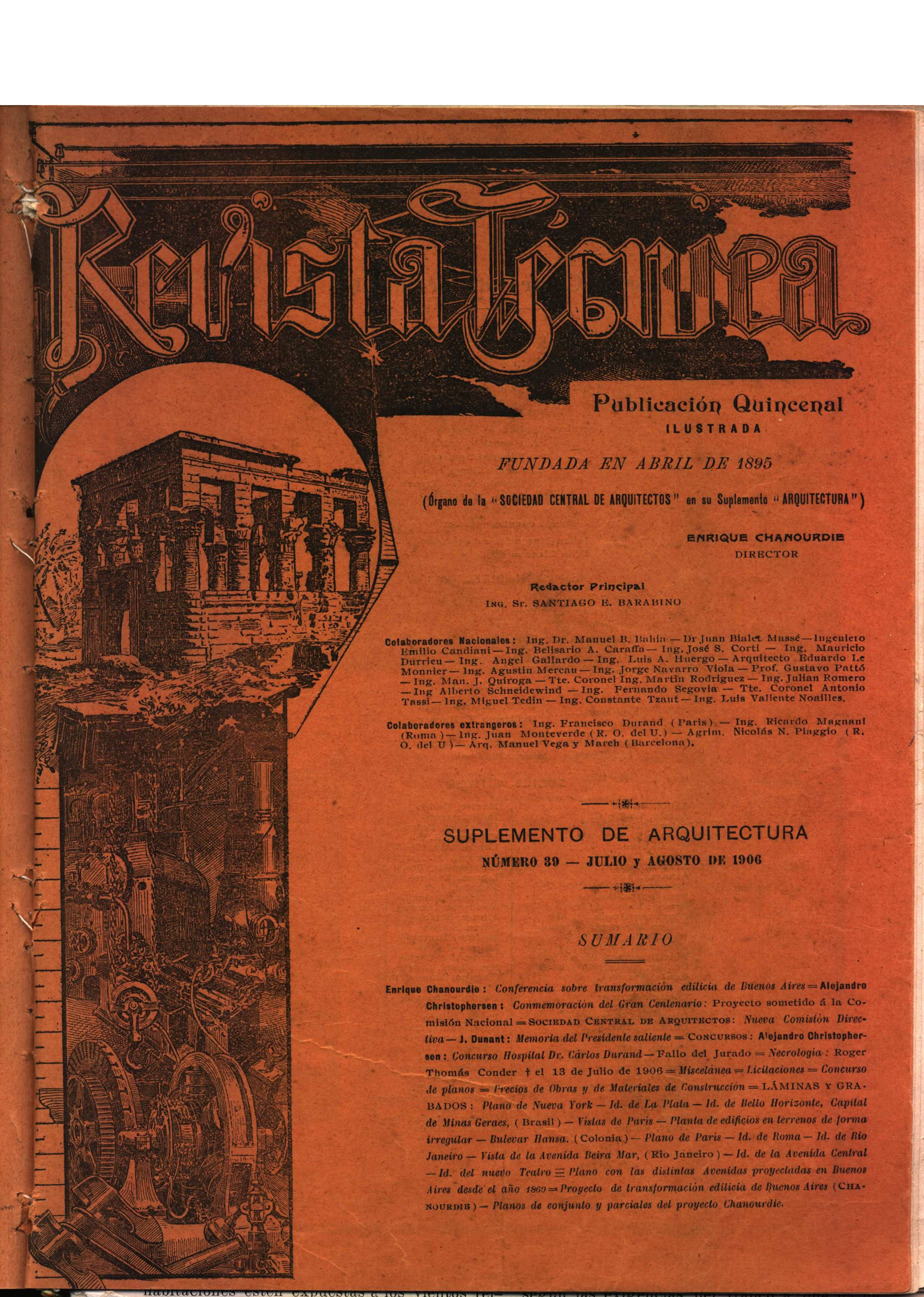


Revista Técnica

Publicación Quincenal
ILUSTRADA

FUNDADA EN ABRIL DE 1895

(Órgano de la "SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS" en su Suplemento "ARQUITECTURA")

ENRIQUE CHANOURDIE
DIRECTOR

Redactor Principal
ING. Sr. SANTIAGO E. BARABINO

Colaboradores Nacionales: Ing. Dr. Manuel B. Bahia — Dr Juan Bialet Massé — Ingeniero Emilio Candiani — Ing. Belisario A. Caraffa — Ing. José S. Corti — Ing. Mauricio Durrieu — Ing. Angel Gallardo — Ing. Luis A. Huergo — Arquitecto Eduardo Le Monnier — Ing. Agustin Mercau — Ing. Jorge Navarro Viola — Prof. Gustavo Pattó — Ing. Man. J. Quiroga — Tte. Coronel Ing. Martin Rodriguez — Ing. Julian Romero — Ing Alberto Schneidewind — Ing. Fernando Segovia — Tte. Coronel Antonio Tassi — Ing. Miguel Tedin — Ing. Constante Tzaut — Ing. Luis Valiente Noailles.

Colaboradores extrangeros: Ing. Francisco Durand (Paris) — Ing. Ricardo Magnani (Roma) — Ing. Juan Monteverde (R. O. del U.) — Agrim. Nicolás N. Piaggio (R. O. del U) — Arq. Manuel Vega y March (Barcelona).

SUPLEMENTO DE ARQUITECTURA

NÚMERO 39 — JULIO y AGOSTO DE 1906

SUMARIO

Sociedad Central de Arquitectos

NÓMINA OFICIAL DE LOS SOCIOS

PRESIDENTE HONORARIO:

Arquitecto D. Juan A. Buschiazzo

SOCIOS HONORARIOS:

Ingeniero D. Luis A. Huergo
,, Dr. Manuel B. Bahia
,, Sr. Eduardo Aguirre
,, Cárlos Thays
,, Ernesto de la Cárcova
Dr. Cárlos M. Morales

SOCIOS CORRESPONSALES:

Julian Masquelez = *Montevideo*
Félix Elena = *Milán*

COMISIÓN DIRECTIVA:

Presidente....... Joh. J. Doyer
Vice-Presidente.. Eduardo Le Monnier
Secretario....... José Arnavat
Tesorero......... Gino Aloisi

Vocales.......... Hans Schmitt, Arturo Prins, Alfredo Olivari

Suplentes........ W. B. Bassett-Smith, Guillermo H. Harper

Asesor letrado: Dr. Agustín E. Klappenbach
Bibliotecario: Alberto M. Coni

SOCIOS ACTIVOS

Agote, Carlos
Agrelo, Emilio C.
Albertolli, Arnoldo
Albertolli, Giocondo
Aloisi, Gino
Altgelt, Carlos A.
Aranda, Rafael
Arnavat, José
Bassett-Smith, W. B.
Bornhauser, Gaspar
Broggi, Luis
Brougnes, Osmin
Buigas Monravá, Cayetano
Buschiazzo, Juan A.
Chambers, Paul B.
Christophersen, Alejandro
Conder, Eustace Lauriston
Coni Alberto M.
Coni, Pedro J.
Cottini, Enrique
Courtois, Ulric
Dieudonné, Fernando
Dormal, Julio
Doyer, Joh. J.
Dubois, Luis
Dunant, Jacques
Duparc, Gustavo
Endres, Luis
Gainza, Alberto de
Gioja, Angel
Harper, G. H.
Hary, Pablo
Hugé, Emilio
Hurtre, Emilio
Inglis, Arturo
Jürgensen, Pedro J.
Kihlberg, C. A.
Lanús, Eduardo M.
Lavigne, M. Emilio
Le Monnier, Eduardo
Lomax, Roberto H.
Maraini, José
Massini, Carlos
Medhurst Thomas, C. E.
Mirate, Salvador
Mitre, Emilio
Moreau, Ernesto
Morra, Carlos
Nordmann, Carlos
Nyströmer, Carlos
Ocampo, Manuel S.
Olivari, Alfredo
Paquet, Carlos E.
Plou, Augusto
Prins, Arturo
Ranzenhofer, Oscar
Sackmann, Ernesto
Schindler, Christián
Schmitt, Hans
Siegerist, Lorenzo
Silva, Angel
Sutton, Juan R.
Thomas, Luis Newbery
Vidal, Daniel H.
Walker, Herbert Boyd
Zücker, Alfredo

Agosto de 1906.



BUENOS AIRES
Julio y Agosto de 1906 | Año XII° de la "Revista Técnica" y III° de "Arquitectura" | NÚMERO 39

La "Soc. C. de Arquitectos" ni la Dirección y Redacción de la "Rev. Técnica" se hacen solidarias de las opiniones de sus colaboradores.

CONFERENCIA

SOBRE

TRANSFORMACIÓN EDILICIA DE BUENOS AIRES



EL 24 de Julio último, nuestro director, á pedido de la Comisión Directiva de la Sociedad Central de Arquitectos, dió una conferencia en los salones del Prince Georges Hall, sobre el tema de actualidad á que se refiere el epígrafe de estas líneas.

Como era de suponer dado el interés con que la prensa diaria se ocupa, de un tiempo á ésta parte, del trazado de avenidas y otras mejoras edilícias en esta capital, la conferencia atrajo un numeroso público, en el que primaban los arquitectos é ingenieros, no faltando tampoco algunos señores comisionados municipales á quienes interesa especialmente el asunto que en ella debía tratarse.

El señor ministro de obras públicas, ingeniero Tedín, que honró el acto con su presencia, fué invitado á presidirlo por el señor Dunant presidente de la Soc. Central de Arquitectos.

Presentado el conferenciante por el señor Dunant, en términos que nos vedan el reproducirlos, nuestro director dió principio á la misma, la que se desarrolló en un ambiente de marcada simpatía que puso de manifiesto una benevolente deferencia por parte de su selecto auditorio.

Satisfaciendo los deseos que nos han sido manifestados por muchas personas además de los miembros de la Comisión Directiva de la S. C. de Arquitectos, publicamos en este número la conferencia del señor Chanourdie.

Al hacerlo así, debemos manifestar que ella se publica sin las ampliaciones que fueran necesarias para completarla y que han sido omitidas *ex-profeso* á fin de reducirla á sus mínimas proporciones, adaptándola así á lo que las circunstancias exigían.

El señor Chanourdie se propone, sin embargo, desarrollar su exposición en algunas partes que lo requieren esencialmente, encarando al asunto bajo diversos puntos de vista que le fué materialmente imposible considerar dado el tiempo limitado de que podía disponer para tratar un problema tan complejo. Esto lo hará posiblemente en una publicación especial que dedicará á este asunto que se presta á ser tratado con la mayor amplitud posible y exige serlo en razón de los grandes intereses que afecta.

Como no todos los planos y vistas que fueron empleadas en las proyecciones luminosas, y han sido un poderoso auxiliar para el conferenciante, han podido ser reproducidos, se notará probablemente alguna deficiencia en las referencias del testo que carece, además de,

ciertas explicaciones dadas en presencia de los planos ó vistas.

No dudando que nuestros lectores suplirán con su perspicacia las fallas de este género que noten en ella, pasamos á reproducir dicha conferencia:

***

SEÑOR MINISTRO:

SEÑOR PRESIDENTE:

SEÑORES:

Desde que don José María Lágos propusiera, en 1869, abrir ámplias artérias de comunicación en la planta urbana de esta Capital, la idea, que ha tenido sus paladines por intermitencias, ha venido ganando terreno en la opinión de sus habitantes, los que vieron sazonar los primeros frutos de tan plausible propaganda en 1884, con la resolución relativa á la apertura de la Avenida de Mayo.

Abierta ésta debido, sobre todo, á los empeños de ese espíritu resuelto que, por su brillante actuación, ha monopolizado puede decirse, en nuestra mente, el título de *Lord Mayor* de Buenos Aires, cual Bismark ha hecho con el de Canciller de Hierro de la Alemánia contemporánea, siguieron surgiendo proyectos trás proyectos, siendo éste el momento que, por diversas circunstancias favorables, parece haberse condensado una suma de opiniones que nos aproxima, por fin, á un nuevo período de vigorosa acción.

Pero si el lema del momento debe ser el *res non verba* de los latinos, ello no implica que nos lanzemos á adoptar hoy soluciones poco meditadas de las cuales pudiéramos arrepentirnos mañana. En asuntos de tanta monta como es la transformación de una ciudad: para obrar bien es, ante todo, necesario pensarlo bien.

La asombrosa transformación edilícia que está sufriendo Río Janeiro, de la cual me ocuparé más adelante, no es tan solo el resultado de acertadas resoluciones debidas á administradores de talla como los Muller, los Frontin y los Passos, principales ejecutores de esa transformación; nó, ella es el fruto de meditados estudios, hechos por hombres competentes que han logrado, con la autoridad de sus propios convencimientos, decidir á las autoridades y al pueblo fluminense á emprender las obras de que se enorgullecen ya hoy, con justa razón, pues además de las inmensas ventajas materiales que de ellas reportarán, vienen á demostrar lo infundada que era la duda de que nuestros actuales guías fuesen capaces de hacer grandes cosas, compartida por aquellos que, conociendo lo pródiga que ha sido la Naturaleza para con su vasto territorio, no podían concebir que los brasileños tuviesen ánimos más que para aletargarse á la sombra de sus palmeras y al arrullo del canto del sabiá, más própios seguramente á inspirar poetas como Gonçalvez Días que empresas de molde yankee.

En Setiembre de 1900, en efecto, reuniosé en Río Janeiro, por iniciativa del «Club de Engenharía», en conmemoración del 4º Centenario del descubrimiento del Brasil, un Congreso de ingeniería é industria, en el cual tomaron parte sus arquitectos é ingenieros de mayor renombre, y una de cuyas secciones fué dedicada á tratar exclusivamente asuntos de carácter edilício, pudiendo decirse que los debates de la misma sancionaron en definitiva el propósito de emprender las grandes obras iniciadas poco despues y ejecutadas con tanto empeño y decisión.

Como muy bien lo hicieron notar entónces, en los debates celebrados, algunos de los mienbros de ese Congreso, existían muchos proyectos relativos al saneamiento y embellecimiento de Río Janeiro, pero no había ninguno con la autoridad suficiente para justificar su ejecución si llegaba á zanjarse las dificultades de órden administrativo y financieras que aún se oponían á la realización de esas obras; por que aquellos eran proyectos parciales, incompletos, los cuales, por otra parte, no habían pasado por el crisol de una crítica técnica que los depurase antes de ponerles un *visto bueno* sin el cual es difícil que la opinión pública, con ese buen sentido que generalmente la caracteriza, ampare á ningun proyecto.

Esto que ocurría en Río Janeiro en vísperas de emprenderse su transformación edilícia, es más ó menos lo que nos pasa actualmente, en circunstancias en que se piensa seriamente en iniciar las tan necesarias reformas en la planta urbana de Buenos Aires.

Disponemos de numerosos proyectos, muchas ideas han sido emitidas tendientes al mismo fin, pero no tenemos ningún proyecto capaz de romper el hielo de la indiferencia pública, sin cuya decidida cooperación es imposible, por más que se haga, emprender obras de la magnitud de las necesarias para que esta Capital abandone la crisálida colonial que aun la re-

tiene al estado de larva, y pueda desplegar sus alas y remontarse á la altura donde debe cernirse dado el rango de segunda ciudad latina del mundo que le corresponde por determinadas manifestaciones de su crecimiento.

La comisión directiva de la Sociedad Central de Arquitectos, dándose cabal cuenta de la realidad de los hechos, y comprendiendo los peligros que entrañaría la iniciación de obras de tanta importancia como las ya propuestas si no se sometiesen préviamente á un estudio detenido, ha resuelto promover la discusión de los distintos proyectos ya presentados ó que se presenten en adelante, actitud que importa llenar uno de los principales fines de la institución, ó sea, el de velar por los intereses públicos en asuntos de su especial competencia.

Esta resolución, por todos conceptos plausible, há inducido á su comisión directiva, como acaba de decirlo su digno presidente, á pedirme preparase ésta conferencia, haciéndome el inmerecido honor de ampararla bajo su auspiciosa égida.

Quiera mi síno depararme la suerte de que no se arrepientan élla, y mi distinguido auditorio.

***

HIGIENE - TRÁFICO - ESTÉTICA

El problema de la transformación de una ciudad que ha alcanzado ya un grado de adelanto cual la de Buenos Aires, debe considerarse bajo tres puntos de vista distintos: el de la higiene, el del tráfico y el de la estética.

La higiene, esta rama de los conocimientos humanos, á la que Paul Bert ha llamado: «*Le carrefour de toutes les sciences*», como que es fuente de vida, ha sido objeto de la predilección de muchos hombres de ciencia del pasado siglo, á quienes debemos, puede decirse, los fundamentos de un código de técnica-sanitaria desconocida en los siglos precedentes.

El enorme crecimiento de las ciudades, que ha venido á complicar seriamente el problema de la vida en común, y que promete acentuarse cada día en proporciones alarmantes, en detrimento de las teorías de Rousseau, el filósofo apologista de la vida campestre, es lo que ha inducido á una legión de sabios á dirigir sus investigaciones por ese campo hasta ayer poco trillado de los conocimientos humanos.

En los albores del siglo pasado, en efecto, no existía en Europa una sola ciudad que tuviese la población que hoy tiene Buenos Aires; ninguna contaba un millón de habitantes y hoy existen por lo menos seis que han excedido esa cifra. Francia solo tenía, en 1800, tres ciudades con más de cien mil almas.

Es un hecho comprobado que en todas partes la población urbana crece con mengua de la población rural, y ya pueden ir rebajando de sus cálculos contrarios á esta ley, los que creen que ella puede fallar en Buenos Aires. París ha visto crecer la cifra de la densidad de su población, durante el pasado siglo, de once mil á treinta mil habitantes por kilómetro cuadrado. Con semejante densidad media, nuestra capital, en su superficie de 182 kilómetros cuadrados, podría contener unos seis millones de habitantes!

Esta perspectiva, aunque remota, nos induce á pensar que un programa de acción edilicia, tendiente á prevenir los males incalculables inherentes al índice excesivo de la densidad de una población, podría resumirse en una frase: poner trabas á ese crecimiento, facilitando por todos los medios conducentes su extensión horizontal en detrimento de su crecimiento vertical.

Estoy convençido que, de seguir como van las cosas, dentro de cincuenta años Nueva York, con sus típicos «Skyscrapers» de veinte y treinta pisos, será una de las ciudades más antihigiénicas del mundo, porque según la gráfica expresión de Jean Jacques: «El hombre es, entre-todos los animales, el que menos puede vivir en rebaño».

Considerada del punto de vista del trazado de una ciudad, la higiene debe ser el *fin* de todos los que se ven llamados á estudiar un problema de esta naturaleza, trátese de proyectar una ciudad flamante ó bien de mejorar la planta de una ciudad cualquiera.

***

¡¡¡El sol. Quiero ver el sol!!! exclamaba pocas horas antes de expirar el ciudadano ilustre por quien está el país de luto en estos momentos, convencido ya de la impotencia de la ciencia humana para alejar de su lecho las tinieblas de la muerte y conservar á su cuerpo las postreras calorías.

El *sol* y el *aire* son, en efecto, los dos principales factores de la salubridad de una ciudad y, por lo tanto, su trazado debe ser estudiado

de modo de aprovechar lo mejor posible los beneficios de estos dos agentes esenciales de vida.

Considerado el asunto en su faz más general, la del trazado de la red de arterias de aereación y comunicación, corresponde determinar cual es la mejor orientación de éstas, y cual el ancho que deben tener.

Orientación:

Conviene recordar que, del punto de vista exclusivo de la salubridad, los higienistas han establecido que los frentes de los edificios deben estar expuestos diariamente cuatro horas por lo menos á los rayos del sol; condición que sólo puede obtenerse mediante una orientación conveniente y un ancho apropiado de las calles.

¿Responden á esta exigencia las calles de Buenos Aires? Todos sabemos que las orientadas de Norte á Sur sí, pero que no sucede lo mismo con las que lo están de naciente á poniente, cuya orientación y anchura son defectuosas. En las calles angostas orientadas de Este á Oeste, los frentes de las casas que miran al Sur, apenas si son bañados por el sol unos pocos días del año, durante el verano; en cuanto á los frentes opuestos, tampoco son visitados por los rayos solares en parte de su altura durante los meses del invierno. Si consideramos una calle de $9^m,53$ (11 varas) de ancho, limitada por edificios de 15 metros de altura, mirando al Sur, resulta que hácia el 21 de Junio, en que el sol forma á medio día un ángulo de unos 32° con el horizonte, las casas de estas calles que miran al Norte, no ven el sol en $8^m,80$ de su altura, contados sobre el nivel de la vereda. En los días del año en que el sol se eleva más sobre el horizonte (unos 79°), casi la mitad de las mismas calles se ven asoleadas á medio día.

De aplicarse la fórmula generalmente admitida ($L = H$) según la cual el ancho de la calle debiera ser por lo menos igual á la altura de los edificios que la limitan, en una calle de las condiciones de las indicadas, para que los edificios cuyo frente mira al Norte fuesen asoleados en toda su altura durante los días más cortos del año, sería indispensable limitar la altura de los opuestos á unos $6^m,50$.

Las calles de orientación Este-Oeste debieran, pues, ser ensanchadas á fin de mejorar sus condiciones higiénicas, á menos que hallemos nuevamente el medio que permitió al teniente de Moisés detener el sol durante algunas horas, ó sea exactamente el tiempo indispensable para gozar de la satisfacción de acabar hasta con el último de los jebuseos.

La experiencia adquirida con la orientación de esta ciudad, basta para demostrar lo justificado del principio según el cual un buen trazado debe responder á la siguiente regla: manzanas de edificación á base rectangular, cuyo eje mayor sea orientado de Norte á Sur, con calles orientadas de Este á Oeste mucho más anchas que las normales á éstas. Este tipo de trazado, que es el adoptado para las ciudades norteamericanas, ha sido consagrado, puede decirse, con la fórmula matemática de Vogt, que permite calcular, para un lugar cualquiera, el ancho de una calle en función de la oblicuidad de los rayos solares; según esta fórmula, para conseguir, en latitudes alrededor de 50°, una hora de sol por lo menos en invierno, en un piso bajo, las calles meridianas debieran tener un ancho igual á dos veces la altura de las casas ($L = 2H$), y las ecuatoriales cuatro veces la misma altura ($L = 4H$).—Flügge, á su vez, ha comprobado también que una calle de orientación ecuatorial requiere un ancho doble del de una calle de orientación meridional.

Se acepta generalmente un prudente término médio que no es otro sinó el ya indicado ($L = H$), fórmula que mereció la preferencia en las discusiones sostenidas en el Congreso de Río Janeiro, no debiendo olvidarse, sin embargo, que esta ciudad está, por su situación geográfica, en mejores condiciones que Buenos Aires á los efectos del asoleamiento.

Con el fin de evitar los inconvenientes que presenta una orientación ecuatorial, se aconseja la adopción de la orientación á medios rumbos, es decir, tratándose de Buenos Aires, la que correspondería á avenidas diagonales.

Para que se vea toda la importancia que tiene la orientación de las calles en el trazado de una ciudad, he de recordar un caso clásico que suministra la estadística: es el que se refiere á observaciones hechas en Berna y que han permitido constatar un exceso de 13 por ciento en la mortalidad de las casas no asoleadas.

Nuestro reglamento general de construcciones vigente, prescribe que la altura de los edificios « medida del nivel de la vereda y en el punto medio de la extensión del frente hasta

el miembro superior de la cornisa, será de 18 metros en las calles de un ancho variable hasta 10 metros inclusive. En las calles de mayor ancho podrán tener dicha altura más la mitad del excedente sobre los diez metros ». De modo que:

Para	11	metros,	la altura	es	de . .	18.50	m.
»	12	»	»	»	» . .	19.	»
»	13	»	»	»	» . .	19.50	»
»	14	»	»	»	» . .	20.	»
»	15	»	»	»	» . .	20.50	»
»	16	»	»	»	» . .	21.	»
»	17	»	»	»	» . .	21.50	»
»	18	»	»	»	» . .	22.	»
»	19	»	»	»	» . .	22.50	»
»	20	»	»	»	» . .	23.	»

Calles	de	ménos	de 8 mts.	6	mts.
»	»	»	» 8 á 11 mts. .	10	»
»	»	»	» 11 á 20 » . .	14	»
»	»		más de 20 » . .	17	»

De lo que antecede se desprende que si han de conservarse con su ancho actual las calles de Buenos Aires orientadas de naciente á poniente, debe modificarse el reglamento vigente, reduciendo la altura de los edificios de modo que no pueda edificarse casas de más de dos pisos — planta baja y un alto — en calles que tengan menos de 15 metros de ancho, calculando una luz mínima de 4m,50 para el piso inferior y otra de 4 metros para el alto, lo que da una altura total de 10 metros, contados 0m,60 de entrepisos y el parapeto.

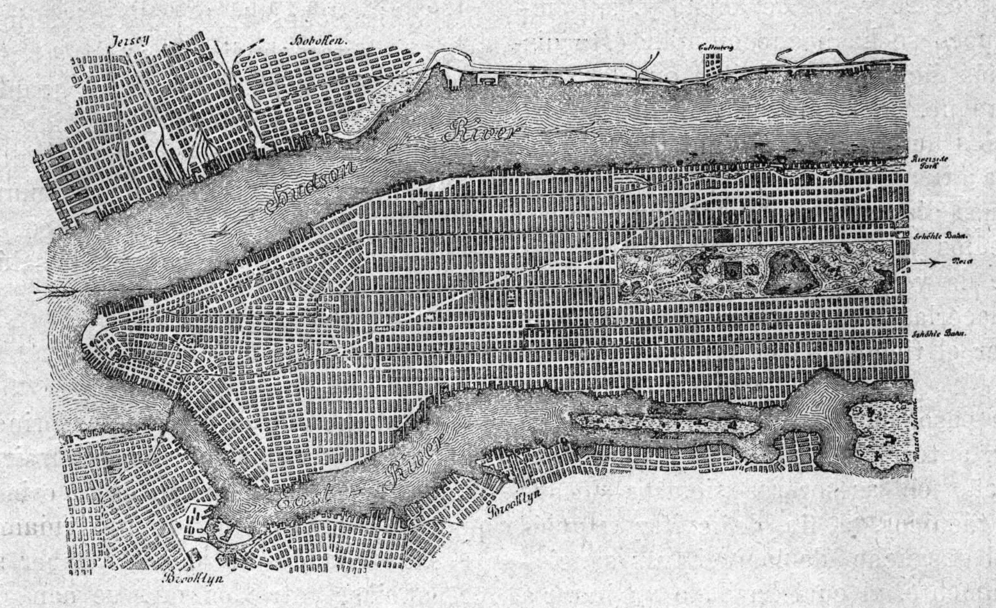


Fig. 1 — Plano de Nueva York

Como se ve, la fórmula adoptada es completamente irracional, puesto que el decrecimiento en el ancho de la calle es inversamente proporcional al aumento de la altura de los edificios. Y es así como pueden levantarse casas de cuatro pisos de 3m,50 más un entresuelo de 2m,50, prescindiendo de los sótanos, en una calle de 10 metros de ancho, en detrimento de los más elementales principios de la higiene!

Hace ya rato, sin embargo, que el Congreso de higienistas reunido en Munich (1875), adoptó como regla inmutable, que tratándose de calles de 12 á 30 metros de ancho, la altura máxima de las casas no debe exceder del ancho de aquéllas.

En Bucharest se ha adoptado las relaciones siguientes:

Y llamo especialmente la atención sobre este punto, por cuanto á la par que consulta exigencias higiénicas de las cuales no debe prescindirse, entraña la solución de un problema económico de la mayor trascendencia, que puede conducir á una transformación de Buenos Aires. En efecto: si la Municipalidad, que se halla legalmente autorizada para ello, reformase su reglamento de construcciones en el sentido que dejo indicado, agregando facilidades para los que aceptasen retirar de la actual línea principal los frentes de sus propiedades, resolvería por este solo medio, á mi juicio, el problema del ensanche de sus calles que más lo necesitan, pues ningún propietario habría de resolverse á levantar una casa de solo dos pisos cuando retirandose de la línea actual 3 ó 4 m.,

supongamos, podría levantarla de cinco; hay de por medio una razón económica que no escapará á ninguno de mis ilustrados oyentes.

La Municipalidad ha dispuesto ya, muy acertadamente, el ensanche — en su prolongación al centro — de los ámplios bulevares que el más previsor de nuestros estadistas en punto á edilicia, Rivadavia, mandó trazar al Oeste de los bulevares Entre Ríos y Callao, pero hasta ahora, esta medida no ha dado resultados sensibles ni podrá darlos sinó muy paulatinamente por cuanto no se han arbitrado los medios indispensables para poder impulsar estos ensanches en la medida que fuera de desear.

Existe igualmente una disposición municipal, la Ordenanza del 15 de Abril de 1875, disponiendo que ninguna calle nueva debía tener ménos de 20 varas de ancho y, sin embargo, tampoco se ha hecho cumplir esta disposición, más fácilmente exigible que la anterior, puesto que, en la mayoría de los casos, no importaba desembolso alguno para la comuna.

Si algunas disposiciones no se cumplen por falta de medios y otras no se hacen cumplir por carecer de voluntad las autoridades encargadas de hacerlas efectivas, es perfectamente inútil perder el tiempo en dictar medidas platónicas.

Diré, de paso, que convendría, igualmente, que nuestra autoridades edilícias pusieran especial empeño en asesorarse siempre de sus consejeros técnicos, á fin de evitar traspiés como el del ensanche de las ochavas sancionado últimamente, el cual ha dado ya lugar á resoluciones contradictorias que ponen en duda la bondad de una medida bien inspirada, sin embargo, y por la cual merecen un aplauso los comisionados municipales que la han propiciado.

***

Y ya que me he referido al reglamento de construcciones vigente en cuanto se refiere al ancho de las calles, es oportuno dedicar aquí algunas consideraciones á las prescripciones del mismo en lo que concierne á las superficies libres que el mismo tolera, ó sea á las dimensiones de los patios, que son á la casa lo que la calle á la ciudad.

Aplicando sus disposiciones á un terreno de 10 m. de ancho, — para no tomar el caso mas desfavorable y que es, sin embargo, el que más abunda (el de los frentes de $8^m,66$), — tenemos que para un terreno cuya superficie es de

700 m²	corresp. una sup.	de	patios de	140 m²
600	»	»	»	108 »
500	»	»	»	75 »
400	»	»	»	56 »
300	»	»	»	36 »
200	»	»	»	20 »
100	»	»	»	8 »

De lo cual resulta que una casa de 23 m. de altura, levantada en un terreno del frente indicado, y de 10 m. de fondo, puede tener un patio rectangular de 2×4 m. y como el eje mayor del rectángulo puede estar orientado de naciente á poniente, pregunto: ¿cuántas horas del año recibirán los benéficos rayos del sol las habitaciones de los pisos inferiores de una casa en estas condiciones?

¿Nó bastarían estas dos flagrantes contradicciones del principio establecido — que «los espacios libres entre los edificios nunca serán suficientemente vastos», para denunciar nuestro reglamento municipal de construcciones vigente como un peligro para la salúd pública?

***

Aereación:

He dicho que el otro factor principal de la salubridad de una ciudad es el aire. Corresponde, pues, preocuparse de la orientación del punto de vista de los vientos reinantes.

Aún cuando no deja de haber sérias discrepancias, entre los que se han dedicado á estos estudios, sobre si conviene trazar las calles en la dirección de los vientos reinantes, ó normalmente á ella — entre los partidarios de la primera orientación porque, según ellos, los vientos «son inapreciables é indispensables depuradores del aire contaminado á los que conviene facilitar la visita de los últimos resquicios de una ciudad», y los de la opuesta, inclinados á librar á las calles «de sus violencias agresivas» — debe roconocerse que predomina la opinión de los primeros.

Un ejemplo de las divergencias que reinan en ia materia nos lo dá una medida tomada últimamente por el Director General de Escuelas de la Provincia de Buenos Aires, doctor Bahía, quien deseando adoptar con el mayor acierto la más conveniente orientación para los numerosos edificios escolares que se pro-

pone levantar el Consejo que preside, solicitó la opinión de numerosos profesionales, habiéndoseme asegurado que el resultado de esta investigación está muy distante de ser tan decisivo como él seguramente lo esperaba.

Otro ejemplo nos lo ha dado el concurso de proyectos para la erección del Hospital Dr. Carlos Durand, en los que si bien prima la orientación aproximada á la N. S., se notan divergencias radicales con ella.

Por fin, recordaré que Vitruvio ha dicho: — « las calles no deben estar expuestas al viento », y que el Congreso de Río Janeiro ha hecho una manifestación absolutamente contraria.

A mi humilde juicio, la cuestión no debe ser considerada tan en abstracto como suele hacerse; debe mediar la debida distinción entre vientos benéficos y vientos nocivos y, estudiadas las condiciones peculiares á cada corriente atmosférica, si resulta alguna realmente nociva, debe evitarse el orientar las calles según su dirección y, si las hay benéficas, hacer todo lo contrario.

Ahora bien, aparte de las autorizadas opiniones de nuestros hombres de ciencia, contestes en considerar nocivo el viento norte, opinión consignada entre otros, por los doctores Rawson, Badía y Súnico, creo que la opinión general está formada sobre este particular, pues, difícilmente habrá quien no haya sufrido — en forma de jaquecas y otras alteraciones de su sistema nervioso—, las consecuencias de esa pesadéz de la atmósfera en que queda envuelta esta ciudad los días que sopla el viento Norte, « la corriente atmosférica más penosa que soporta la población de la Capital », según la califica el doctor Susini en su tratado sobre higiene escolar.

La influencia malsana del viento Norte, se hizo especialmente sentir en esta ciudad durante las insolaciones de Febrero de 1900, ocasión en que quedó igualmente evidenciada la benéfica acción del viento S. E., pues á su aparición cesaron los casos de insolación.

Todo esto no implica que en el trazado de una ciudad, á fin de evitar los excesos y violencias á que puedan darse ciertos vientos demasiado agresivos, no haya de adoptarse las reglas, fruto de la experiencia, que se aplica en la construcción de cualquier edificio aislado al cual se orienta siempre de modo que las habitaciones estén expuestas á los vientos reinantes más saludables, pero no sin tomar algunas medidas contra esos excesos, sea valiéndose de los recursos que provee un suelo ondulado, sea por medio de una tupida cortina de árboles.

De lo que antecede resulta que nuestras calles de orientación Norte-Sur tienen una dirección conveniente cuando domina el viento Sur, pero perjudicial cuando sopla el viento Norte; en cuanto á las orientadas de naciente á poniente, si bien tienen la ventaja de estar abrigadas de los vientos del Norte, están privadas de la benéfica acción de los del Sur, que les serían, sin embargo, tan útiles para combatir la humedad que reina tan frecuentemente en ellas debido á su defectuoso asoleamiento.

De donde se desprende una nueva ventaja favorable á las calles orientadas á medios rumbos.

¡Lástima que no pueda aplicarse á una ciudad el sistema de la casa-girasol que un propietario ideó é implantó hace dos ó tres años en Francia — sistema que le permite aprovechar del máximum de asoleamiento diario en beneficio de las habitaciones que más lo necesitan y de una ventilación también á voluntad — pues, creo que recién hallaremos el eje indispensable para su aplicación en vasta escala cuando demos con aquella palanca, única herramienta que le faltaba á Arquímedes para mover el mundo!

***

TRÁFICO

En una ciudad cual Buenos Aires, que tiene fama de ser una de las más sanas del mundo, fama justificada por la baja cifra del índice de su mortalidad, y en cuyas calles la circulación ha llegado á tropezar con las dificultades que palpamos diariamente, el problema del tráfico se impone fácilmente á los que se ocupan de proyectos de mejoras en ella, al punto de hacerles olvidar los demás factores á considerar. Esto importa un error grave, porque si bien es cierto que la calle es, ante todo, una *arteria de comunicación* nunca debe olvidarse que es también una *arteria de aereación* y un medio esencial de asoleamiento.

Considerada la calle como camino, es decir, como medio de facilitar las comunicaciones entre los diversos barrios de una ciudad, es lógico aceptar que su ancho deberá variar según las exigencias del tráfico á que ha de servir, aislada y conjuntamente consideradas.

De este punto de vista, debe subdividirse las calles en cuatro categorías :

1º Las de poco tráfico, ó sea, las con capacidad para el cruce de 2 vehículos ;
2º las de tráfico mediano, con holgura para 4;
3º las de mucho tráfico, ó sea para 6 filas, y
4º, las principales arterias de comunicación que como su nombre lo indica, son aquellas en las cuales el movimiento es muy grande y deben dar paso á 8 ó más filas de vehículos.

Por otra parte, se admite que una unidad-vehículo requiere $2^m,50$ de ancho de calle, termino medio, para la circulación, de modo que la calzada, en el primer caso, debiera tener 5 m. de ancho, en el segundo 10 m. y 15 m. en el tercero Si á estas dimensiones agregamos las correspondientes aceras, cuyo ancho se calcula en $^1/_5$ parte, cada una, del ancho total de la calle, lo que en estos casos nos da veredas de $1^m,66$, $3^m,40$ y 5 m., obtendremos las cifras de $8^m,30$, 17 y 25 m. respectivamente.

Las calles y veredas de Buenos Aires tienen:

	Ancho Calzada	Ancho Veredas	TOTAL
Avenida de Mayo:	17,00	6,50	30,00 m.
Bulevares Entre-Ríos, Callao, &	14,00	6,00	26,00 »
Calles llamadas de *once varas*	6,70	1,40	9,50 »

Las dimensiones de la hermosa Avenida Central, recientemente abierta en Río Janeiro son, respectivamente, 33, 7 y 19 m.

Alguna vez se ha criticado, y creo que con no escasa razón, el ancho excesivo de 6 m. dado á nuestros bulevares de 26 metros (*).

El ancho de las aceras, como el de las calles, depende de la importancia del movimiento á que deban satisfacer; tratándose de calles á proyectar: de la naturaleza é importancia de la circulación á *que se las destina*. Porque la apertura de una nueva vía de comunicación no debe ser un acto más ó menos inconsciente, un mero prurito de *abrir cancha* para que luego la aprovechen para *cualquier cosa* las generaciones futuras, sino el resultado de una bien madurada intención que conduzca, naturalmente, á hacer de un barrio lo que ha querido hacerse de él, condición indispensable para el buen ordenamiento de una ciudad.

Convengo que en el centro comercial, donde el movimiento de peatones es tan intenso, se exagere el ancho de las veredas, pero hallo fuera de lugar que se haga lo mismo allí donde nada lo justifica, allí donde la higiene y la estética tendrían tanto que ganar si se redujese prudencialmente esas veredas á la mínima expresión aconsejada por las necesidades y, en cambio, se previese una ámplia faja, en el centro de la calle, destinada á paseo, convenientemente arbolado y, sobre todo, subsiguientemente bien cuidado para que atraiga á los vecinos, grandes y pequeños, y no se convierta en *atorradero* de los bohemios que truecan los bancos en camas, de los turcos y turcas que van á instalar en ellos sus sucias y abigarradas tiendas ambulantes, ó de los pilletes que hacen aún cosas peores en ellos.

En lo que respecta á las calles centrales, es también conveniente evitar exageraciones y no olvidar que Buenos Aires, no obstante su actual millón de habitantes, salvo en muy contadas de sus calles, está lejos de tener el movimiento de esas grandes ciudades europeas como Paris, Londres, Berlin, Roma, etc. á las cuales acuden anualmente centenares de miles de viajeros que van á gozar en ellas de las últimas maravillas del progreso de la civilización moderna y á recoger impresiones, á extasiarse ante las no ménos interesantes creaciones del arte antíguo.

En cuanto al porvenir, tampoco hay que llevar las previsiones más allá de un justo límite, por que si la tésis contrária fuese la que primase y optásemos por darles 10 m. de ancho, por ejemplo, á las veredas de nuestras calles centrales, ó á determinadas de ellas, en previsión del movimiento que pudiese haber en ellas cuando Buenos Aires tenga una población de 3 ó 4 millones de habitantes, con el mismo criterio París debiera darles 20 m. á muchas de las suyas. Como se vé, por el camino de esta lógica llegaríamos fácilmente á conclusiones absurdas.

Si bien no debemos eximirnos de las obligaciones naturales que tenemos para con las generaciones que nos sucedan, sería insensato pretender descifrar las necesidades de un demasiado remoto porvenir, cuando nuestras limitadas facultades nos impiden concebir siquiera las proyecciones que pueden tener los descubrimientos realizados durante el siglo XIX, con justa razón llamado el Siglo de las Luces ; cuando no hemos sabido siquiera, des-

---

(*) Véase « REVISTA TÉCNICA » Nº 80, del 15 de Marzo de 1899, *Cuestiones Urbanas*: « Anchos de calles y veredas », por el Dr. Claro C. Dassen.

cubrir tantos secretos del pasado, como ser las poderosas causas que seguramente justificaron la erección de esas colosales pirámides egipcias que la razón se resiste á admitir no tuviesen otro objetivo que el de conservar indefinidamente las mómias de Cheops, Chefran y algún otro déspota bajo cuyo reinado se erigieron.

*
* *

Volviendo á *mis calles*, de las cuales iba en camino de desviarme, y admitiendo que he fundado suficientemente la conveniencia de reducir, en tésis general, el ancho de las veredas que resulta de la cifra ²/₅ establecida para las populosas ciudades europeas, conviene determine el que deberán tener dos tipos siquiera de avenida, tomando como base el número de filas de vehículos que en ellas pueden circular, por considerarla mas sugestiva que cualquiera otra, y agregando un espacio igual al de una unidad-vehículo destinada á la zona central indispensable para la estadía de los que deben esperar y para establecer refugios, ese nuevo elemento indispensable de las calles anchas, que ha sido llamado la más maravillosa invención de la edilicia moderna!

Tendriamos pues:

Avenida para la circulación de 8 filas de vehículos ;

2 veredas (2×5)	ancho	10 mts.
8 filas de vehículos (8×2ᵐ,5)	»	20 »
1 zona neutral	»	2.50 »
	Total	32.50 m.

Cifra que se aproxima más á la correspondiente á la Avenida Central de Río Janeiro (33 m.) que á la de nuestra Avenida de Mayo (30 m.). Pero si solo consideramos el ancho de la calzada resulta que la Avenida Central no tiene capacidad más que para 6 filas de vehículos y una demasiado ámplia zona neutral de 4 m. y, la Avenida de Mayo, para solo 5 filas de vehículos y una zona neutral de 4.50 m. — aun más desproporcionada que la anterior — ó bien, considerando inadmisible la cifra impar que resulta, para 6 filas de vehículos, que no dejarían lugar sino para una zona central de dos metros. Suponiendo que el defecto de los cincuenta centímetros no tenga mayor importancia repartido sobre las 7 filas, resulta, de todos modos, de mucha mayor capacidad útil el tipo que dejo indicado, puesto que aventaja á los dos anteriores en dos filas de vehículos.

Una ámplia avenida, con aceras de 6,25 m. de ancho, que permitiera la fácil circulación de 10 filas de vehículos, tendría:

Ancho de las dos veredas.	m.	12,50
Espacio pa. 10 vehículos (10×2,50) .	»	25.00
» » zona neutral	»	2.50
Total . . .	m.	40.00

*
* *

Reglamentación del tráfico:

Se ha dicho últimamente, criticando el propósito de abrir nuevas avenidas, que las dificultades del tráfico actual en las calles de Buenos Aires, provienen casi exclusivamente de su defectuosa reglamentación, y aún cuando hay una gran exageración en no reconocer que la intensidad del tráfico exige nuevas arterias que permitan el desahogo de las congestionadas calles centrales, lo cierto es que no hay ménos que perfeccionar, en esto de la reglamentación del tráfico, que en la de nuestras construcciones.

Las deficiencias se notan, en efecto, á cada paso. Sufrimos constantemente sus consecuencias, pues cuando no nos vemos expuestos á quedar aplastados bajo las ruedas de alguno de esos carromatos que evolucionan á toda hora en calles centrales bajo la competente (!) dirección de conductores para quienes resulta incidente de menor cuantía el romperle cualquier cosa á un cristiano, tenemos probabilidades de ser destrozados por algún eléctrico ó su suplemento, ó sufrimos la vecindad de algún depósito al por mayor, que con sus filas interminables de carros mastodontes complican el tráfico de todo un barrio y amenazan constantemente nuestras canillas con esos espeluznantes planos inclinados por los cuales se deslizan — con una velocidad que hace la desesperación de gotosos y otros semi-tullidos — cajones, fardos, bordalesas y toda clase de bultos en interminable desfile del carro al almacen. Todo esto sin contar esos arroyuelos de un líquido pestífero que corre constantemente á lo largo de los cordones de vereda, desahogo de los disentéricos protegidos del Dr. Albarracín, y que dudo mucho constituyan un factor eficiente de salubridad.

*
* *

Antes de abandonar este tema del tráfico, conviene decir algo respecto de la mayor ó menor facilidad que presentan las interseccio-

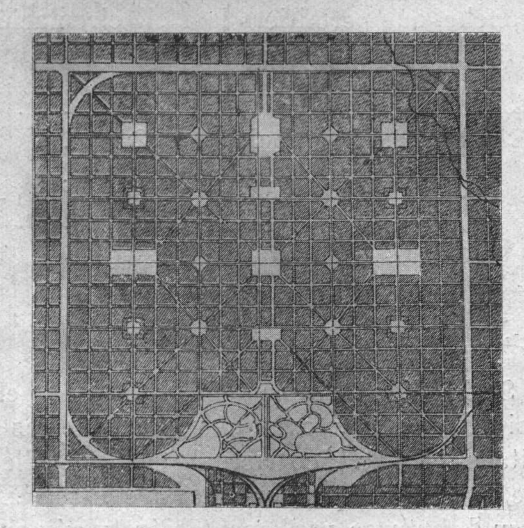


Fig. 2 — Plano de La Plata

nes de calles para la circulación, según se trate de cruzamientos en ángulo recto ó nó.

Según Sitte, con el sistema de la mano que ha venido á disminuir sensiblemente sus complicaciones, resulta que cuando una calle concurre á otra normal á ella pueden producirse doce casos diferentes de cruzamiento, de los cuales tres en que las trayectorias se cortan; cuando dos calles se cruzan perpendicularmente, la cosa se complica, pues hay ya 54 casos posibles de cruzamiento, con 12 en que las trayectorias se cortan, hecho, este último, que suele ocasionar sérias interrupciones. Naturalmente, cuantas más arterias de comunicación concurran á un punto determinado formando *rond-point*, más se complicará el tráfico, pero no tanto como á primera vista se creería porque la convergencia de un número mayor de calles implica un aumento de la superficie dejada libre por la nueva intersección además de que, en el caso de una diagonal, por ejemplo, hay muchos casos en los cuales la circulación entre las calles perpendiculares entre sí se efectuaría sin afectar absolutamente la zona común á la diagonal.

Esta diagonal presentaría, en cambio, una ventaja para la circulación de los peatones, á quienes agrada más circular por calles interceptadas lo menos frecuentemente posible, y la diagonal daría naturalmente aceras más largas. Atribuyo la suficiente importancia á este punto para atreverme á predecir que el día que se abran calles diagonales en el centro de la ciudad, el comercio se encargará de valorizar muy pronto las propiedades que las limitan, porque el público le indicará en seguida ese camino de su predilección.

***

ESTÉTICA DE LAS CIUDADES

Fáltame ahora considerar la faz estética del trazado de una ciudad, es decir, la que por sus convencionalismos se presta á mayores divagaciones y en la cual propóngome ser lo mas breve posible, sin embargo, calculando, entre otras cosas, que nada ganaría con ser otro mi propósito, pues podría muy bien ocurrir que mi distinguido auditorio no estuviese dispuesto á sufrirlo con la misma benévola atención que se ha dignado prestarme hasta aquí.

El arte de trazar ciudades tiene también sus parnasianos, que buscan sus inspiraciones en el mitológico monte habitado por las musas de los poetas, que ellos conciben poblado de exédras y fuentes maravillosas, interrumpido á intervalos por bien delineados huertos trazados y cultivados por las manos de las mismas moradoras, formando el todo armónico consorcio con primorosos palacios encantados libremente diseminados, donde las curvas suceden á las curvas, y hasta las aguas de los lagos, mecidas por las brisas del viento, presentan una superficie ondulada; como tiene sus prosistas, vulgo higienistas, geómetras, agrimensores, ingenieros y, á las veces, arquitectos, cuya musa suele ser una fórmula matemática:

$$y = ax + b$$

Los pontífices de los primeros fustigan sin compasión á los que formularon los planos de Mannheim, única ciudad alemana formada de

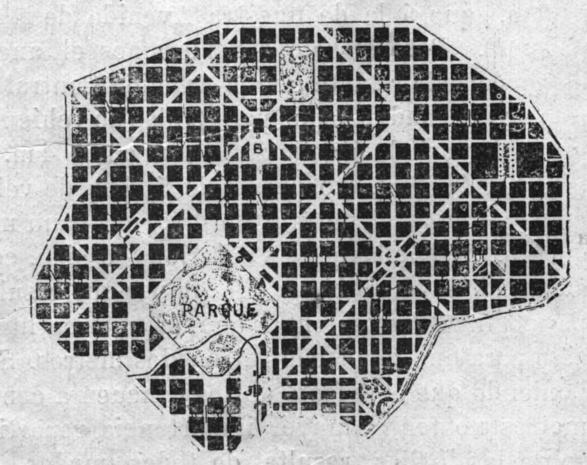


Figura 3
Plano de Bello Horizonte, Capital de Minas-Geraes (Brasil)

manzanas rectangulares separadas por calles que se cortan en ángulo recto, una verdadera ciudad yankee, en fin, que ha sido condenada por el crimen de lesa-estética, no obstante su hermosa avenida en semi-círculo, malgrado los dos hermosos y serpeantes ríos en cuya bifurcación la enclavaron sus fundadores, profanando así un sitio digno de mejor suerte. – « Quien se tomara el trabajo de reunir todas las páginas de censura y de desprecio que esta innovación ha inspirado, podría llenar algunos tomos » dice Sitte, al referirse á la *regla rijida* que ha presidido al trazado de esa ciudad, á tal punto, agrega: « que se ha juzgado inútil dar nombres á las calles y se ha designado las hileras de cubos alineados en una dirección con letras, en la otra, con números! ». ¡ *Vade retro*!....



Fig. 4 — Las avenidas Iena y Kléber, vistas desde la «Place de l'Etoile» (París)

Por suerte para los autores del plano de La Plata y para los ingenieros brasileños que trazaron el de Bello Horizonte, flamante capital del Estado de Minas Geraes, la primera está perdida, para los críticos de ultra-Atlántico en un recodo de la Pampa, y la segunda escondida entre las sierras de Minas, lo que las librará probablemente de la condena de tan implacables jueces, que habrían de reprocharles, además de su deformidad nativa, su exposición á la violencia de los vientos, «muy desagradables y hasta perjudiciales para la salúd ».

En cambio, un higienista francés, el doctor Ibert, autor de varias obras de vulgarización en materias de su especialidad, opina que el trazado formando vastos cuadriláteros, con calles paralelas y en ángulo recto, presenta ventajas inmensas, sobre todo del punto de vista de la higiene pura, y no admite discusión respecto á que este sistema de construcción está llamado á imponerse en el porvenir, lo cual no le impide reconocer que la característica de las ciudades trazadas en forma de damero es de una extrema monotonía.

Consignaré tambien la opinión de un crítico por temperamento que, además de ser *de casa*, es escritor talentoso y tiene la cualidad de decir, sin reparos, lo que piensa. Me refiero al doctor Latzina, quien en su obra «La Argentina», al referirse al trazado de esta Capital, dice: « La traza de la ciudad de Buenos Aires es la aburrida de un tablero de ajedrez; manzanas cuadradas de casas de cerca de 100 metros de lado están separadas entre sí por calles de una anchura de 10 m., al Este de la Avenida Callao, y de una mayor al otro lado de la misma. Todas las calles *ambicionan* ser rectas, pero en realidad son torcidas, con un sinnúmero de sinuosidades. Parece sino que los agrimensores de antaño, que han trazado estas calles, eran todos bízcos ».

En resúmen, la opinión relativa á la monotonía de Buenos Aires es unánime y muy justificada, indudablemente. Las intersecciones en ángulo recto no pueden ofrecer la perspectiva que presentan diversas calles radiales, por ejemplo, cuyos ejes converjen hácia un punto dado; la que ofrecen, pongamos por caso: — las avenidas Iena y Kléber, en Paris, vistas desde la Plaza de la Estrella, (fig. 4) — los bulevares Magenta, San Martin, etc., desde la Plaza de la República, — y el Bulevar Malesherbes y la Avenida Portalis desde frente á la Iglesia San Agustin, (fig. 5),



Fig. 5 — El bulevar Malesherbes y la Iglesia Saint-Augustin, (París)

y tantas otras arterias de ciudades europeas, interceptadas por lindos edificios á los que sirven de marco.

Se explica que las calles rectas demasiado largas, sean las mas monótonas, porque nuestros ojos solo aprecian detalles hasta una corta distancia y las siluetas lejanas se nos aparecen muy deformadas, además de ser siempre reducidos los puntos de vista adecuados en tales casos. Compárese las impresiones recibidas en calles interminables con la que debe forzosamente producirnos, al doblar de una calle, la vista repentina de bellos edificios, como ocurre en Paris con el Panteon desde que se desemboca en la calle Soufflot (fig. 6), ó la que nos proporciona la Avenida de la Opera con el cuadro final del ínclito maestro Garnier (fig. 7), ó bien, aún, la linda silueta del «Comptoir d'Escompte» observada desde el Bulevar Poissoniére, distante poco mas de cien metros, medidos sobre la calle Rougemont (fig. 8).



Fig. 7 — Perspectiva de la Avenida de la Opera, (París)

Estos ejemplos demuestran el cuidado, la intención con que suelen ubicarse determinados edificios para crear perspectivas que recreen la vista. Muchos otros podría citar para poner en evidencia que se está muy lejos, en las ciudades de Europa, de tener la manía *del alineamiento*, y que, por el contrario, reina más bien la preocupación, la coqueteria diré, de quebrar esas rectas que constituyen nuestra pauta estética, con alguna esbelta torre como la del *Hotel de Ville* de Dantzig, ó la Iglesia de *St. Lambert*, en Münster.

Si se estudia el plano de alguna ciudad antígua, se nota que, contra los principios generalmente admitidos hoy, abundan, en efecto, las líneas cortas y con frecuencia curvas; que se ha evitado el cruzamiento de varias calles en un punto determinado y que este no se produce, sino por excepción, en ángulo recto. Sitte, que no siempre es consecuente consigo mismo, alaba en alguna parte los buenos planos que proporcionan las intersecciones en ángulo recto; pero critica por otro lado que la principal regla del arte de trazar ciudades de los teóricos actuales sea una red de arterias que determine buenos planos de casas. Hace al respecto las sensatas apreciaciones siguientes: «¿Qué arquitecto se asusta ante un plano irregular? Sería preciso que tuviera nociones muy elementales del arte de hacer planos, pues es precisamente sobre los terrenos irregulares que se presentan con mayor frecuencia soluciones interesantes que requieren el concurso de toda su sagacidad, no bastando en tal caso trazar maquinalmente algunas líneas paralelas. En un plano semejante, puede fácilmente colocarse muchos servicios secundarios (ascensor, escaleras en espiral, trebejería, gabinetes, etc.) para los cuales un espacio apropiado se halla menos fácilmente en construcciones simétricas. Es, pues, sin razón que se ponderan las ventajas de los lotes regulares del punto de vista de la construcción, y se requiere ser muy profano para dejarse aún asustar por esta preocupación debido á la cual toda la belleza de nuestras calles y de nuestras plazas es sacrificada».



Fig. 6 — Perspectiva de la calle Soufflot y el Panteón, tomada desde el Luxemburgo, (París)

« Si se considera el plano de un edificio importante levantado sobre un terreno de forma irregular, se observa, si está bien compuesto, que las salas y habitaciones principales tienen todas una forma excelente. (Fig. 9 y 10).

Las irregularidades no son en él visibles; se hallan escondidas en el espesor de los muros ó en las piezas secundarias. Nadie quisiera una pieza triangular, que causaría pésimo efecto y en la que ningún mueble hallaría oportuna ubicación. Pero en el mismo espacio, una escalera circular ó elíptica halla fácilmente sitio adecuado si se la rodea de muros de diferentes espesores. »

Estas razones cuyo fundamento es tan evidente, he querido colocarlas bajo la autoridad de un maestro, porque constituyendo el punto refutado una de las más serias objeciones que algunos hacen á las arterias diagonales trazadas en el plano de una ciudad en damero, conviene concluir con ellas de una vez.



Fig. 8 — El **Comptoir d'Escompte,** visto desde el bulevar Poissoniére (París)

*

En cuanto á la estética de las ciudades antíguas, considero exagerado, sin embargo, el que se la haga depender precisamente de la defectuosidad de su trazado, pues esto equivaldría á enrolarse en las filas de los excépticos, admitiendo, contra toda evidencia, *la bancarrota* de la ciencia, á despecho de Berthelot; importaría la negación de todo progreso humano.

¿ Cómo puede admitirse, en efecto, que las antíguas ciudades sean la última expresión de lo bueno en materia de trazado cuando es sabido que no presidió ningún plan en su nacimiento ni en su crecimiento?

Las viejas ciudades nacieron, en efecto, de las agrupaciones híbridas que se formaron alrededor de castillos feudales situados en puntos

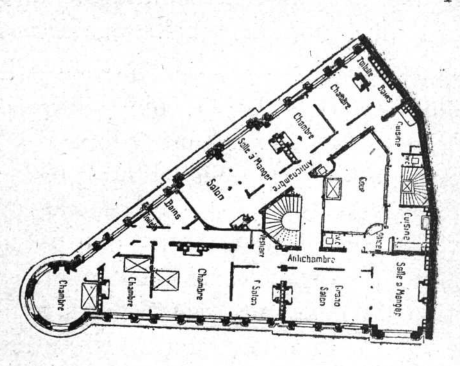


Figura 9
Planta de una casa en la calle Reaumur (París)

culminantes de la zona territorial en que dominaban. Ellas se desarrollaron según la dirección del camino que conducía desde el dominio del señor feudal hasta el de un feudo ó pueblo más importante; y como los principios de la higiene eran desconocidos en esos tiempos y las necesidades del tráfico eran poco menos que nulas, apenas si se preocupaban de un solo factor: el de la orientación, con el fín de asolear bien sus casas. Estos núcleos de futuras grandes ciudades fueron desarrollándose paulatinamente, siempre sin plan ni concierto, hasta la Edad Media, época en que el crecimiento de la densidad de las poblaciones, con todos los inconvenientes que le son inherentes, hizo surgir las primeras medidas de carácter edilicio, tendentes á modificar un deplorable estado de cosas del que nos da una idea la medida, achacada á Nerón, de mandar prender fuego á Roma para sanear los barrios bajos de la que fué dominadora del mundo, y otro hecho, más rigurosamente histórico, producido

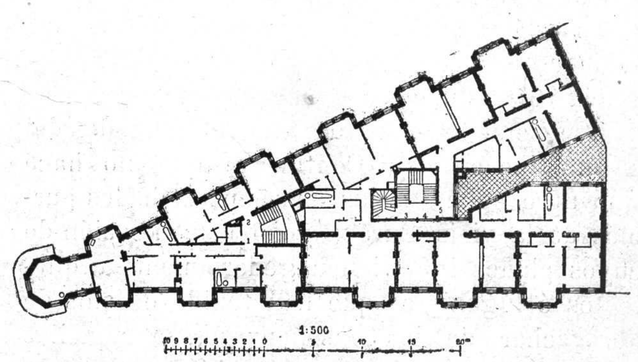


Fig.10 — Casa de departamentos en Nueva York

doce siglos después, relativo á los primeros pavimentos de París. Estos fueron iniciados, en efecto, bajo el reinado de Felipe Augusto, quien

corriendo el año 1185, habiéndose asomado una mañana á la ventana de su palacio y casi desmayado debido á los nauseabundos olores que se desprendieron de las huellas abiertas en el suelo de la calle por unos carretones que pasaron en ese momento, mandó á los burgueses y preboste de la hoy gran capital, procediesen á pavimentar las calles y plazas de la ciudad con fuertes piedras.

Salvo las concesiones que llevo ya hechas, no considero que los argumentos contrarios á la estética de las ciudades trazadas en forma de damero, sean tan indiscutibles. Cuando se echa en cara á las metrópolis de este Continente su falta de condiciones estéticas, no debiera olvidarse que solo el tiempo, la educación y la riqueza permiten atesorar bellezas en una ciudad; es necesario no olvidarse que las más ricas urbs del Continente Americano cuentan no más de cincuenta años de franca prosperidad.

Por lo demás, si hubiéramos de comparar lo que se ha hecho en ellas, en estos cincuenta años de desarrollo, con lo que han producido largos siglos de las ciudades que nos presentan justamente los estetas como modelos dignos de imitación, no dudamos que las ciudades americanas mereciesen por lo menos una mención muy honorífica.

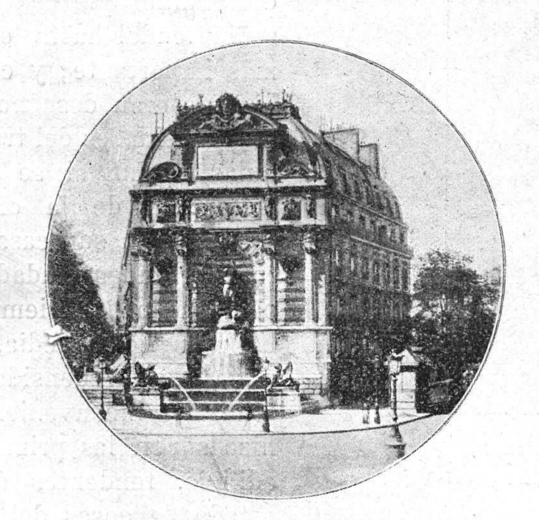


Fig. 11 — La fuente Saint-Michel, (París)

Por otra parte, si el trazado de nuestras ciudades es tan anti-estético ¿cómo es que las ciudades europeas lo han aplicado con preferencia en sus modernos ensanches?; ¿cómo es que se persiste en fundar nuevas ciudades del mismo tipo en este Continente que no hace sinó aprovechar de las enseñanzas de los pueblos de la vieja Europa y en la confección de cuyos planos intervienen generalmente arquitectos é ingenieros que han tenido ocasión de aprovechar de las enseñanzas que aquellas proporcionan?

Nó, la adopción del damero como base del trazado de una ciudad no implica renunciar á un noble ideal de Arte. Creo, por el contrario, fundado en un principio según el cual *lo lógico es siempre bello*, que él constituye una fuente inagotable de recursos estéticos. Lo que hay, es que no debe considerársele como un fin, sino como un medio: debe tomársele como simple esbozo de una obra á la cual fáltanle los toques de los maestros.

* * *

Elementos decorativos:

Antiguamente, las ciudades europeas tenían, en profusión, en sus calles y plazas públicas, fuentes que constituían un excelente elemento decorativo. Desgraciadamente para el Arte, los modernos progresos de la ingeniería sanitaria las han hecho poco menos que inútiles del punto de vista de su carácter primitivo; hasta se ha llegado á repudiarlas como peligrosas para la higiene pública, lo que las ha hecho caer en descrédito. Ejemplos de la importancia que solían adquirir estos recursos estéticos nos lo dan los centenares de fuentes de todos estilos, y especialmente góticas, diseminadas en los mercados y plazas de las viejas ciudades de Europa, así como la más moderna fuente de Cuvier, erigida en París por Lemaire en una ochava formada por la intersección de las calles que llevan los nombres de los grandes naturalistas Lineo y Cuvier y la *Saint Michel* (fig. 11), construida, en 1860, bajo la dirección de Davioud, siendo digna de llamar la atención en ésta la preocupación de su arquitecto por armonizar sus líneas principales con las de los edificios laterales.

La edilicia moderna no carece, sin embargo, de elementos decorativos. Los progresos alcanzados por las artes industriales proporcionan medios, eficientes y económicos, de proveer á la estética de las ciudades.

No obstante, débese convenir en que las democráticas sociedades actuales dedican mucho menor empeño en embellecer las ciudades del que ponian en su hermoseamiento los autócratas de antaño.

Vegetacion:

La *vegetación* es también un elemento estético digno de ponderación, que tiene además la ventaja inapreciable de ser un factor muy eficaz de la salubridad de una ciudad. Buenos Aires ha adelantado enormemente en este sentido desde que se tuvo el acierto de colocar al frente de la repartición correspondiente de la administración municipal al competente y laborioso Mr. Thays, y cabe esperar que de emprenderse la apertura de nuevas vias de comunicación y otras obras necesarias de embellecimiento de la ciudad á la par que indispensables por razones de tráfico y de higiene, su experiencia y su actividad hallarán ámplio campo donde manifestarse.

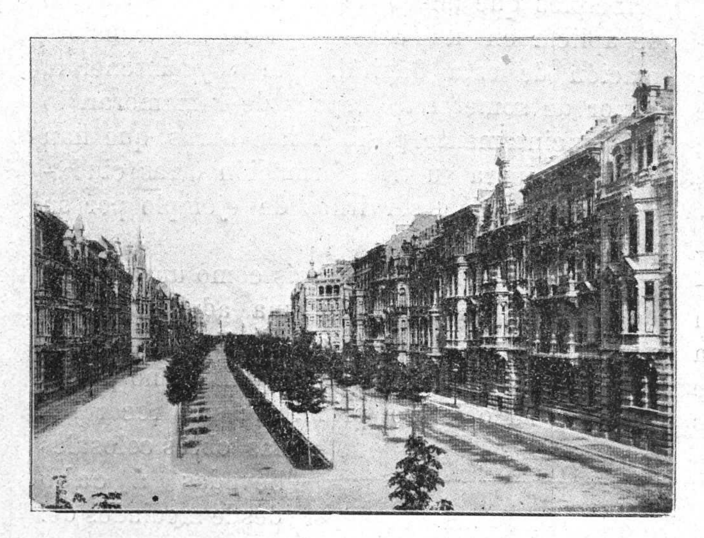


Fig. 12 — Perspectiva del bulevar Hanza (Colonia)

Por si llega la oportunidad, que espero llegará pronto, me permito indicar lo conveniente que sería estudiar nuevos tipos de calles arboladas para las cuales recomendaría especialmente una mayor separación entre los árboles y las fachadas, pues considero que actualmente suelen ser ellos más bien perjudiciales que útiles en determinados casos, por estar demasiado cerca de los frentes de los edificios.

Debería, además, tenerse debida cuenta de la orientación de las calles y tratar de nunca impedir que las casas sean bañadas por el sol, el factor de salubridad por excelencia.

En tésis general, creo más conveniente que los árboles se alineen en una, dos ó tres hileras en una faja central de la calzada reservada al efecto. Considero que el nuevo bulevar Hansa, de Colonia, (fig. 12) sería un tipo ideal para muchos de nuestros bulevares y avenidas.

En París, por las razones á que antes aludí, las veredas son necesariamente muy ámplias, por lo que los árboles no perjudican generalmente á las casas; no obstante, suele evitarse el colocarlos en las proximidades de éstos, hasta en avenidas amplísimas como la de los Campos Elíseos (fig. 13). Los bulevares *des Italiens* y *Montmartre* son, sin embargo, los tipos de arbolado más difundidos, aunque no los considero los más convenientes.

El factor *vegetación* tiene tan grande influencia sobre la higiene de las ciudades, que no puedo menos de recordar lo mal dotado que se halla Buenos Aires en materia de parques, plazas, squares, etc., é insistir sobre lo indispensable que es arbitrar los medios conducentes á modificar el deplorable estado de cosas presente.

El panorama que en París se domina desde lo alto de la Torre Eiffel, (fig. 14) demuestra cuántos sacrificios debe hacer una ciudad moderna para conservar su rango de metrópoli salubre y bella.

Al referirme antes al tráfico de las calles, constataba las d[illegible]des que se presentan cuando convergen á un mismo punto numerosas arterias de comunicación. No quise indicar entónces, pues me reservaba hacerlo en este capítulo, la conveniencia que habría en estudiar un plan respondiendo igualmente á otras ideas que ya tuve el honor de emitir.

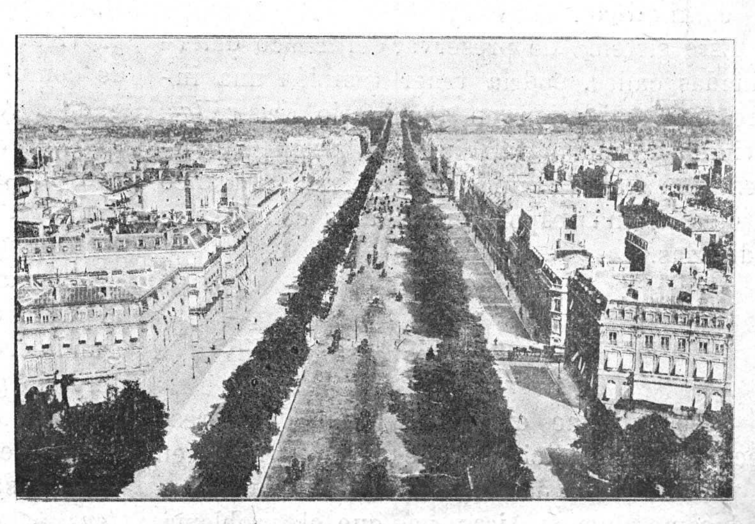


Fig. 13 — Perspectiva de la Avenida de los Campos Elíseos, tomada desde lo alto del Arco de triun[illegible]rís)

relativas á la posibilidad de prever el destino de cada barrio, y hasta de cada calle, en cuyo plan podría posiblemente llegarse á la supresión de algunos cruces de calles, allí donde el trazado de avenidas diagonales, por ejemplo, hiciese temer un tal exceso de tráfico que pudiera convenir desviarlo.

Léjos de mi ánimo está el proponer que se cierren las calles existentes, edificando en ellas; pero sí me atrevo á manifestar que en esos determinados casos de probable exceso de afluencia del tráfico hácia un punto dado, convendría convertir una parte de la actual calzada unas veces y toda la calzada otras, en *pelouses* y jardines, con lo que se conseguiría el fin deseado relativo al tráfico, además de obtenerse higiénicas habitaciones sobre calles libres de las incomodidades del mismo, libres del polvo, del ruido y de otros inconvenientes. Repito que este medio debería emplearse con suma parsimonia y solo en casos perfectamente justificados. En los casos en que se transformase toda la calle en la forma indicada, las veredas de las calles laterales, inmediatas, seguirían sin solución de continuidad.

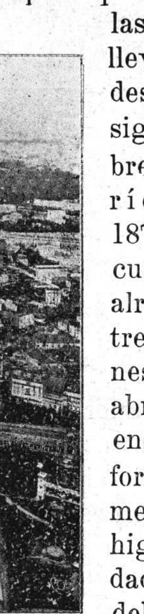


Fig. 14 — Panorama del XVI° distrito de París y del Bois de Boulogne

Este sistema de preservar del tráfico determinadas calles, podría tener también una interesante aplicación en un barrio de *villas*, dividido de modo tal que cada propiedad tuviese un frente á una calle abierta al tráfico y, otro, á una respondiendo á las condiciones indicadas.

***

TRANSFORMACIÓN EDILICIA DE ALGUNAS CIUDADES

Creo haberme extendido lo suficiente respecto de las condiciones que deben primar en el trazado y el embellecimiento de una ciudad como Buenos Aires, ya que el problema, planteado en su totalidad, tendría otras proyecciones de las que no tengo porque ocuparme en esta circunstancia.

No me es posible, pues sería abusar de vuestra paciencia, hacer aquí la síntesis de los princípios que acabo de exponer y he tratado de aplicar en un ante-proyecto de transformación de esta Capital, que voy á tener el honor de someteros después de rememorar, lo más sucintamente posible, las obras que han efectuado para su transformación otras ciudades que podrían servirnos de ejemplo por su previsión.

No he de invocar á París como un ejemplo de lo que hacer puede una administración persistente y sábia que en medio de las más graves complicaciones de la política no pierde de vista su objetivo principal; solo recordaré las obras colosales llevadas á cabo desde mediados del siglo anterior, sobre todo en el período de 1852 á 1870, durante el cual se invirtieron alrededor de mil trescientos millones de francos en abrir bulevares, ensanchar calles, formar paseos, en mejorar, en fin, su higiene, su vialidad, su estética, y debido á las cuales se vé hoy la *Ville-Lumiére* (fig. 15) provista de una red tan completa de arterias de comunicación y aereación que casi ha llegado á resolver el problema, para sus habitantes, de armonizar las aspiraciones de Rousseau con la contraria tendencia moderna de los hombres.

Tampoco invocaré á Berlín, que tambien ha hecho maravillas durante el último medio siglo, al punto de lograr convertír una ciudad de segundo orden en gran capital digna del poderoso Imperio germánico, cuyo sello lleva estereotipado en esos sus monumentos que revelan la fuerza de una raza que á fin de no decaer higieniza sus ciudades, ensanchando sus *Tiergartens*, á la par que multiplica sus *Inter-den-Linden*, poderosos medios de comunicación que

son á la vez un elemento conservador del alma poética renana.

No invocaré estos ejemplos, porque para ser eficaces ellos deben estar en relación con el fin á que responden, circunstancia que me impide también referirme á Viena — casi reconstruida en su totalidad durante el pasado cuarto de siglo y que ha resurgido de los escombros de sus demoliciones cual Fénix de sus cenizas, — ó á Bruselas, transformada debido á la perseverante acción de ediles modelos como Anspach y Buls y á la no ménos persistente y eficáz protección de un rey inteligente y progresista cual Leopoldo II°.

Citaré dos ejemplos que no sean susceptibles de perjudicar á mi tésis dando márgen para que se me objeten discrepantes condiciones de relatividad: citaré á Roma y Rio Janeiro, la primera de las cuales ha completado ya lo principal de su transformación, habiendo la segunda iniciado las propias con la decisión á que me he referido ya:

*

Apenas realizada la unificación de Italia con Roma por capital, la transformación de esta fué el objetivo principal de sus nuevos pretores. Aunando sus esfuerzos el Gobierno real y el municipal, ámbos pusieron inmediatamente manos á la obra, haciéndose prodígios en poco tiempo.

Se adoptó primeramente un plan de obras (fig. 16) cuya magnitud ha impedido verlas realizadas hasta hoy en su totalidad, pero de las cuales se han ejecutado ya las principales. Sin entrar en abundantes detalles que podría suministrar sobre esta magna empresa, á la cual le viene de molde el llamarla *obra de romanos*, me concretaré á algunas explicaciones relativas al plano indicativo de las modificaciones propuestas y de lo proyectado en materia de obras nuevas (*).

. . . .

No he podido hallar la cifra relativa á lo invertido en estas obras, pero sí sé que presu-

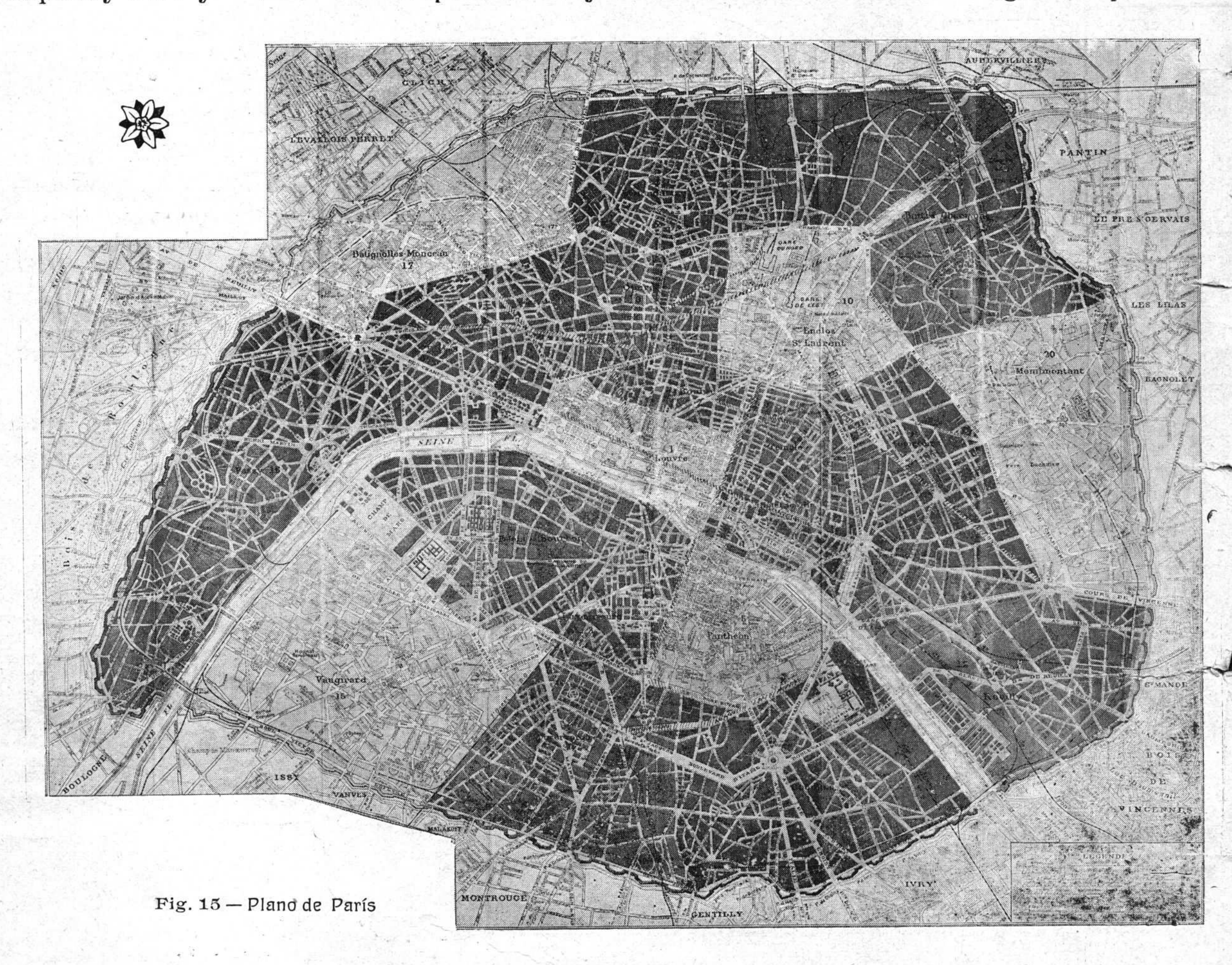


Fig. 15 — Plano de París

(*) Huelgan aquí las explicaciones dadas verbalmente relativas á la transformación de Roma, de la que los lectores pueden formarse una idea consultando el plano adjunto (fig. 16) y las leyendas explicativas del mismo.

Fig. 16 — **La moderna transformación de Roma** (Plano de 1883)

0 500 1000 1500 2000 2500 m

A
B
C
D
E

(*)

1. *Porta del Popolo.*
2. » *Pinciona.*
3. » *Salara.*
4. » *Pia.*
5. » *S. Lorenzo.*
6. » *Maggiore.*
7. » *S. Giovanni.*
8. » *Latina.*
9. » *S. Sebastiano.*
10. » *S. Paolo.*
11. » *Portese.*
12. » *S. Pancrazio.*
13. » *Cavallegeri.*
14. » *Fabbrica.*
15. » *Angelica.*
16. » *Castello.*

17. *Piazza del Popolo.*
18. » *di Spanga.*
19. » *della Trinita dei Monti* (mit der Spanischen Treppe).
20. » *di S. Carlo.*
21. » *Borghese.*
22. » *di S. Lorenzo.*
23. » *di S. Silvestro.*
24. » *di Monte Citorio.*
25. » *Colonna.*
26. » *Navona.*
27. » *della Rotonda* (am Pantheon).
28. » *della Chiesa nuova.*
29. » *di Ponte S. Angelo.*

» *di Campo di Fiore.*
» *Farnese.*
» *di S. Carlo.*
» *del Gesù.*
della Minerva.

35. *Piazza di Trevi.*
36. » *Barberini.*
37. » *di Termini.* (In der Axe die *Via Nazionale.*)
38. » *Monte.*
39. » *di Colonna. Trajana.*
40. » *di S. Marco.*
41. » *de S. S. Apostoli.*
42. » *di Venezia.*
43. » *dell' Esquilino.*
44. » *di S. Maria Maggiore.*
45. » *Manfredo Fanti.*
46. » *della Indepenclenza.*
47. » *Guglielmo Pepe.*
48. » *Vittorio Emanuele.*
49. » *Dante.*
50. » *di S. Giovanni in Laterano.*
51. » *di Porta S. Giovanni.*
52. » *della Navicella.*
53. » *di S. Pietro in Vincoli.*
54. » *di S. Gregorio.*

55. *Piazza della Bocca della Verità*
56. » *del Senatore (Campidoglio)*
57. » *Cenci.*
58. » *Mastai.*
59. » *di S. Maria.*
60. » *di S. Pietro.*
61. » *Rusticucci.*
62. » *Scossa Cavalli.*
63. » *Pia.*
64. » *della Sagrestia.*

65. *Palazzo Borghese.*
66. *Ministerio delle Finanze.*
67. *Certosa St. Maria degli Angeli.*
68. *Basilica di Santa Maria Maggiore.*

69. *Palazzo Colonna.*
70. *Terme di Constantino.*
71. *Sa. Maria in Aracoeli.*
72. *Basilica di Constantino* (daneben *T. di Venere e Roma.*
73. *Villa Farnesina.*
74. *Villa.*
75. *S. Onofrio.*
76. *Villa Barberini*
77. *Villa Medici.*
78. *Academia di Francia.*
79. *Villa Ludovisi Buoncompagni.*
80. *Orti e circo di Sallustio.*
81. *Palazzo reale.*
82. *Palazzo Caffarelli.* (Deutsche Botschaft.)
83. *T. d. Minerva Medica.*
84. *S. Stefano Rotondo*
85. *Cancelleria.*

86. *Ponte Rotto.*
87. » *Quatro capi.*
88. » *Sisto.*
89. » *ferro di S. Giovanni dei Fiorentini.*
90. » *St. Angelo.*
91. » *di Ripetta.*

(*)
A) Nuevos barrios ya construidos.
B) id id proyectados
C) Espacios destinados á construcciones del Estado.
D) Calles proyectadas cortando barrios edificados
E) Calles proyectadas en el Parque

puestados en un principio los trabajos de rectificación del Tiber (un detalle del vasto plan de transformación), en la suma de 20 millones de liras, debió recurrirse muy luego á un nuevo crédito de otros 20 millones con este único objeto.

Y paso á ocuparme de Rio Janeiro que, también es el caso de decir, *nos toca más de cerca.*

Una primera vista á vuelo de pájaro sobre la parte más densa de su población (*), — donde es más compacta su edificación y se halla el centro comercial—, y sobre su magnífica bahía, nos dará idea de las incomparables bellezas de ésta y nos explicará cómo se ha venido formando la ciudad alrededor de su núcleo fundador, sin reglas ni medidas, con calles

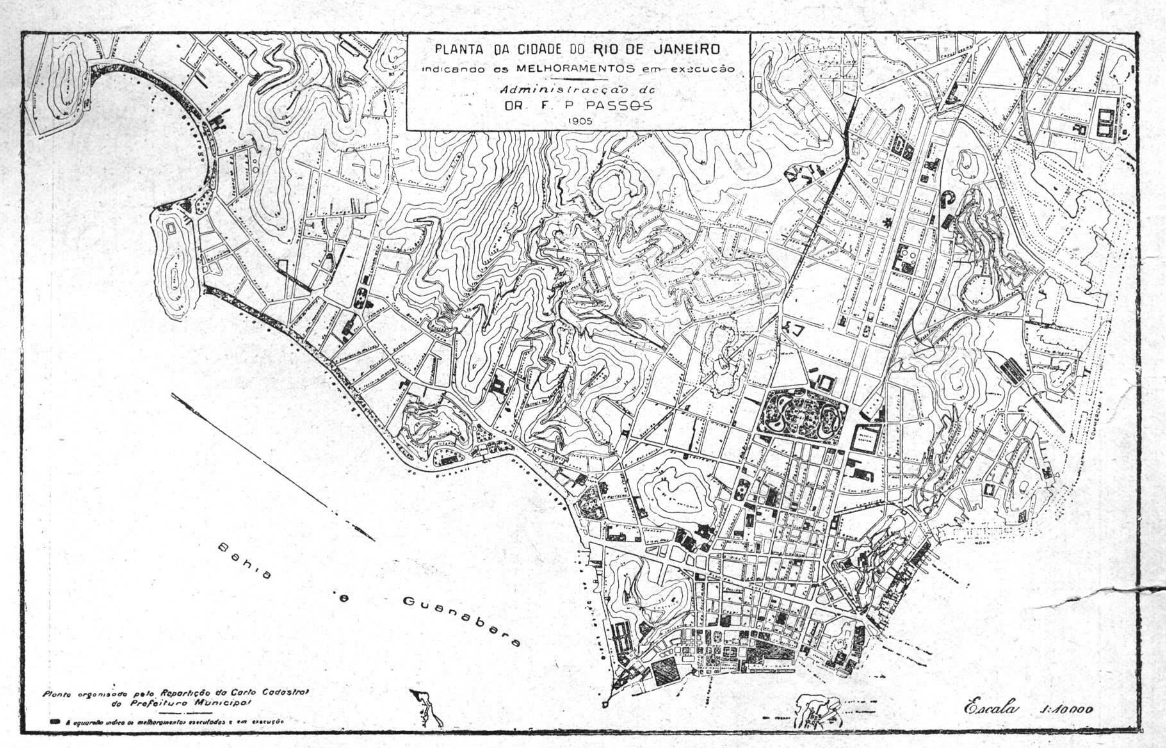


Fig. 17 — Plano de Rio Janeiro, con las nuevas obras de transformación en ejecución

angostas y formando zig-zags que serían capaces de dar en tierra con todas las ilusiones de los enemigos de las rectas que pasan de la longitud de la unidad lineal del sistema métrico decimal. Esta vista nos convencerá, igualmente, que Juan de Garay, el fundador de Buenos Aires, tenía más talla de Alcalde que Mem de Sá el fundador de Rio Janeiro. Pero si estudiamos el plano de reformas de la capital fluminense (fig. 17) y apreciamos, en conjunto y en detalle, las obras ejecutadas, veremos también que muchos de los defectos que nos ha revelado la vista anterior han desaparecido ya ó están en camino de desaparecer; nos daremos cuenta de la magnitud de las obras que conducirán á una radical transformación de esa ciudad (fig. 18-19-20). Y la varonil hazaña del pueblo amigo hará surgir de nuestros pechos un *Saudades*, franco y expresivo, apenas velado por un ligero tinte de melancolía que no provendrá, nó, de una afeminada falla moral, sino de una mortificante duda relativa á nuestra propia pujanza para hacer nosotros también obra de varon, y confirmarle definitivamente á Buenos Aires el título de *Perla del Plata* (*).

***

TRANSFORMACION EDILICIA DE BUENOS AIRES

Antecedentes:

Desde que Rivadavia, con su visión profética del porvenir de Buenos Aires, mandó delinear los bulevares Entre Ríos — Callao y los que arrancando de estos siguen hacia el Oeste, —bulevares cuya utilidad todos palpamos hoy,— hasta 1869, nadie habló de abrir nuevas artérias de comunicación en la planta urbana de ésta ciudad. Si se considera lo que era Buenos

(*) Esta vista no ha podido ser reproducida para insertarla aquí.

(*) En una ampliación de ésta conferencia, que publicaré más adelante, me referiré más detenidamente á las obras proyectadas y ejecutadas, referencias que me ví obligado á suprimir en obsequio al tiempo de que podía disponer para tratar un asunto tan complejo. (Ch.)

Aires hace unos 40 años, no se extrañará que fuese la menor de las preocupaciones de sus habitantes la apertura de nuevas calles, puesto que dado el tráfico de la época y los sistemas de construcción entonces en boga, debían ser considerados visionarios quienes pretendiesen que era preciso abrir bulevares en varias direcciones si se quería satisfacer las exigencias que sobrevendrían á fines del siglo.

Es más ó menos lo que le ocurrió al ya citado D. José María Lagos, que propuso construir una avenida de circunvalación trazada con un radio de 2.498 m. y 200 de ancho, dos puestas en la misma época por una comisión oficial, contaría hoy Buenos Aires con un sistema de arterias principales de comunicación muy superior á todo lo que se ha propuesto después.

Tres años más tarde (1872), presentáronse á la legislatura de la Provincia de Buenos Aires los señores Carlos Carranza y Daniel Solier proponiendo abrir una gran avenida de 40 varas de ancho al través de las manzanas comprendidas entre las calles Rivadavia y Victoria desde la Plaza del mismo nombre hasta el fín del municipio: Estos señores pedían se les

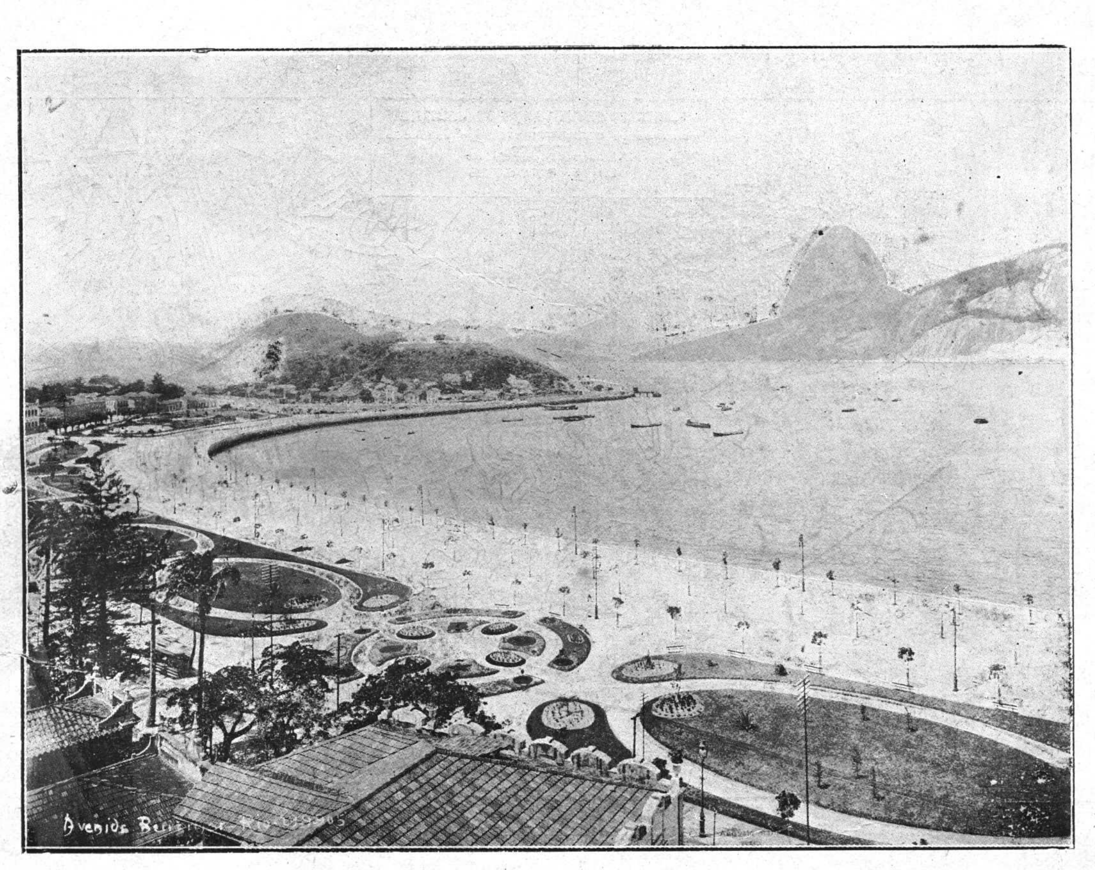


Fig. 18 — **Las obras de transformación de Rio Janeiro:** La Avenida Beira Mar

avenidas de una cuadra de ancho – entre las calles Rivadavia y Victoria una de ellas y la otra entre las de Lorea, Paraná, Cevallos, Montevideo — y dos avenidas más, diagonales, de 30 m. de ancho, amén de una plaza de nueve manzanas en la intersección de éstas (Plaza Lorea) y otras plazas, de cuatro manzanas, cada cinco cuadras de dichas avenidas. Tal era el proyecto del señor Lagos, que es realmente de sentir no se haya realizado no obstante los defectos de que adolecía, pues de haberse llevado á cabo y complementado con las dos avenidas arrancando de la Plaza Victoria propermitiese expropiar todas las manzanas afectadas, comprometiéndose á entregar la Avenida al servicio público, adoquinada y con veredas de 5 varas (4.33 m.) de ancho, á establecer una doble vía de tranvías dividida por una calle de árboles y á edificar ambos frentes con edificios «elegantes en su exterior y confortables en el interior». ¡Lástima grande que no haya podido ser verdad tanta belleza!

Siguiendo en el orden de los proyectos que han quedado en calidad de tales, recordaré el plan de avenidas y plazas del ilustrado Intendente Municipal Dr. Antonio F. Crespo, quien

propuso, en 1887, una red de nuevas grandes artérias que sumaban alrededor de unos 36 kilometros, y plazas con una superficie total de 262.870 metros.

La base económica de este proyecto consistía en expropiar una faja de 100 m. de ancho para las avenidas, así como el área para plazas más 35 m. á todos rumbos, calculándose el costo de las expropiaciones en 130 millones de pesos, los que se cubrirían con el producido de los terrenos sobrantes.

No obstante haber merecido este proyecto la aprobación del Concejo Deliberante y del P.E., él fué abandonado por la misma administración municipal que ha formulado posteriormente otros, siempre distintos.

Pero el que por ahora debe ser considerado como proyecto oficial genuino, es el aprobado por la ley de 11 de noviembre de 1880, ó sea la «avenida de 30 m. de ancho que partiendo de la calle Pavón termina en el Paseo de Julio entre las calles Cerrito-Lima y Artes-Buen Orden», para la cual la misma ley autorizó la negociación de un empréstito interno y externo.

Fig. 19 — Perspectiva de la Avenida Central recientemente abierta en Rio Janeiro

En virtud de esta ley, el Concejo Deliberante aprobó un proyecto formulado por el departamento de obras públicas en 1895, con ligeras modificaciones introducidas por indicación del entónces concejal D. Juan A. Buschiazzo.

Diez años despues, el intendente doctor Rosetti trató de hacer revivir este proyecto que acaba de ser modificado por su sucesor señor Casares, cuyo propósito de abrir una avenida norte-sur y ensanchar las calles inmediatas laterales es de todos conocido.

Hay otro proyecto municipal, de avenidas diagonales que arrancan de los cuatro ángulos del palacio del Congreso, aprobado por la ordenanza de 21 de Noviembre de 1898, pero que no ha sido objeto de una ley nacional; este fué patrocinado por la Comisión del Catastro.

En materia de iniciativa privada, merecen ser recordados los proyectos de los señores Rufino Varela y de la comisión llamada de vecinos del Sud Oeste, asi como las propuestas de los señores Ocantos, Bemberg y Coelho y la del Dr. Julian Balbin. Esta última se halla actualmente en la carpeta de la comisión de obras públicas de la H. Cámara de Diputados, conjuntamente con la del ex-Intendente doctor Rosetti, pues no ha tenido entrada aún en ella la de la actual Intendencia.

Por otra parte, en el H. Senado se estudia en este momento un proyecto de ley presentado por el señor Lainez, disponiendo el ensanche de la calle Perú desde Moreno hasta el Riachuelo.

Por fin, hay varios otros proyectos de avenidas que han sido publicados ó expuestos en diarios de esta Capital.

Todos los proyectos cuya reseña he hecho muy suscintamente debido á la premura del tiempo para tratar asunto tan complejo y otros sobre los cuales no puedo detenerme, los he reunido en un plano (fig. 21) en el que forman una intrincada red en la cual puede, sin embargo, desentrañarse una tendencia que es ya un indicio favorable para uniformar opiniones. Las diagonales NE. SO y NO. SE parecen merecer, en efecto, los sufragios de la mayoría de los que se han ocupado de estudiar este interesante problema durante los últimos años sobre todo, siendo de notar que la predilección de los proyectistas se ha reconcentrado en el cuadrilátero formado por la Avenida de Mayo, Juncal, Montevideo y Paseo de Julio, lo cual importa otro indicio valioso

FALTA DE UN PLAN

Pero, á todo ésto, no ha surgido aún el propósito decisivo de emprender el estudio de un plan de reformas en el municipio, plan completo y detenidamente madurado, cuya necesidad se hace sentir desde hace más de 20 años, más imperiosamente cada día, el cual es necesario decidirse de una vez á formularlo á fín de irlo realizando luego á medida que nuestros recursos lo permitan, si no queremos que Buenos Aires pierda en breve plazo, por la indolencia de ésta generación, el honroso puesto que supieron conquistarle las precedentes.

Es necesario convencerse que con el sistema en boga, en el que unos proponen la Avenida *A*, otros el bulevar *B*, los de más allá el ensanche de la calle *C*, no iremos á parte alguna si contamos, para trasladarnos á ella, con cualquiera de estas vías así propuestas.

Lo curioso del caso es, que la misma administración comunal, en vez de decidirse á hacer las cosas con la seriedad que la importancia del asunto requiere, parece complacerse en fomentar el sistema de los *proyectitos*, sistema que ella ha contribuido no poco á propagar, haciendo sancionar un día dos diagonales para olvidarse al dia siguiente de esta [illegible]ción; proponiendo a[illegible] día una avenida norte-sud y sustituyéndola inmediatamente por tres avenidas paralelas é inmediatas!!.

Y conste que cada año que se pierde importa disminuir sensiblemente las probabilidades de hallar la solución económica del problema. En realidad, no parece sinó que nuestras autoridades edilícias padeciesen de la ofuscación de creer que lo de la apertura de avenidas en esta Capital, que su dotación de nuevas plazas, que las reformas ya tan insistentemente reclamadas en fin, fueran una quimérica preocupación de unos pocos visionarios. Parece que no se tuviese la intuición de lo que sería Buenos Aires, dentro de unos quince años, de seguir las cosas como van, con sus dos millones de habitantes, sus angostas calles flanqueadas de edificios de 3 y 4 pisos, y atascadas, congestionadas por el tráfico; sin sol, sin luz, sin aire, y con el índice de su mortalidad en pleno auge ascencional!.

Y lo peor del caso es, que nuestros hijos que nuestros nietos no podrán disculpar la desídia de sus mayores achacándola á falta de medios, puesto que en los anales de la vida nacional figurará la época en que vivimos como una de las más prósperas.

A cada rato oímos decir: ¡« qué lástima no se haya previsto hace 20 años las necesidades

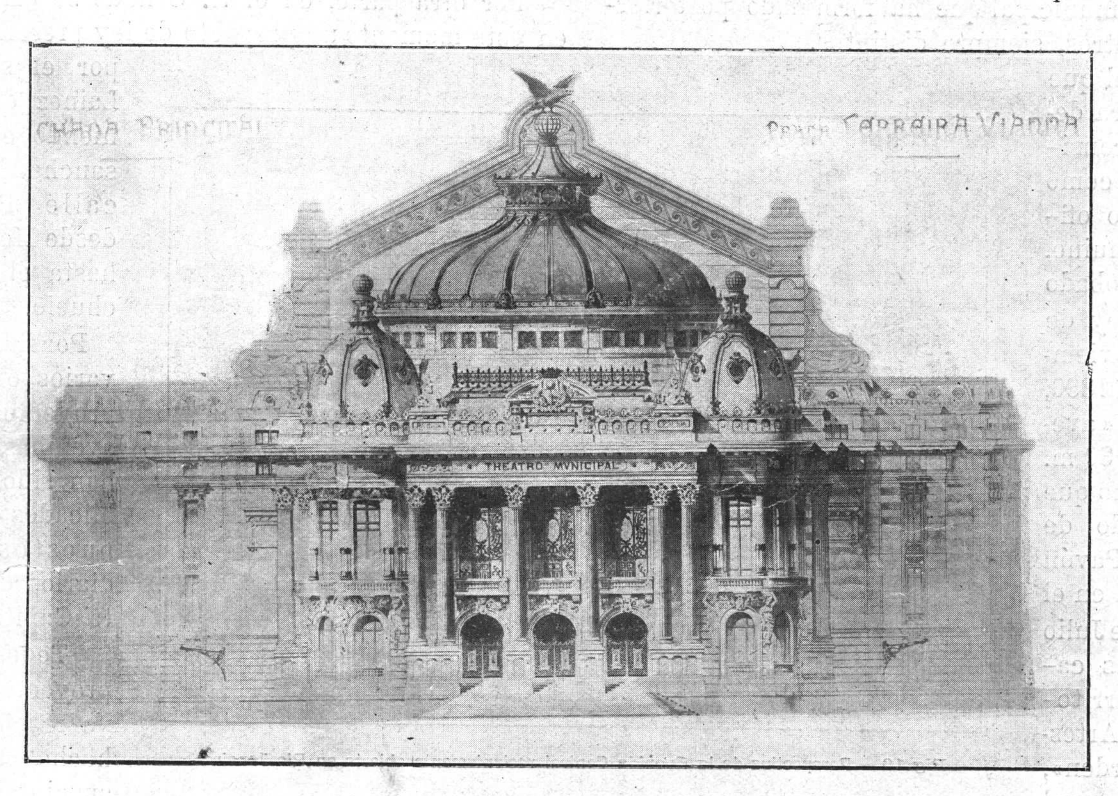


Fig. 20 — El nuevo Teatro Municipal de Rio Janeiro

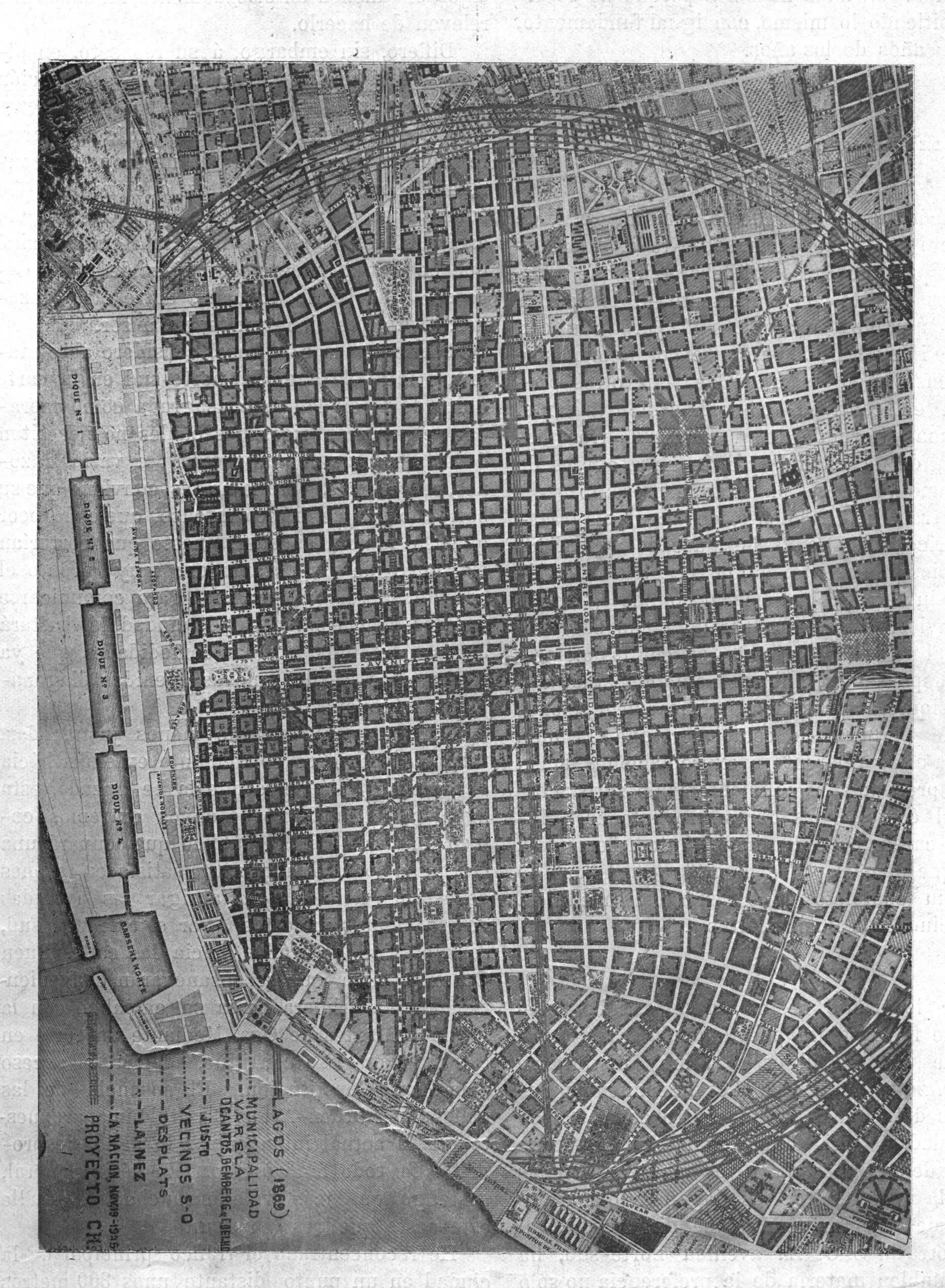


Fig. 21 — Transformación edilicia de Buenos Aires: Distintas avenidas propuestas desde el año 1869

actuales de Buenos Aires, cuando pudo haberse adquirido por diez lo que ahora vale cien! » Sin embargo, nada hacemos porque no se siga repitiendo lo mismo, con igual fundamento, por los años de los años.

* * *

ESBOZO DE UN PLAN DE TRANSFORMACIÓN DE BUENOS AIRES

Sinceramente convencido, por mi parte, de que esto no puede durar, sobre todo, si principiamos por cumplir con el deber — los que participamos de este convencimiento —, de aportar nuestros granos de arena, sinó para que con ellos se inície la obra, para que por lo menos se vaya ensayando los materiales que otros proveerán en cantidad, contraíme á estudiar el problema y formulé un programa de transformación de la ciudad que se halla expresado gráficamente en los planos que presento.

Se trata, naturalmente, de un simple trazado teórico, en el cual he buscado aplicar los princípios precedentemente expuestos. Atreviérame, sin embargo, á llamarlo completo, si todo él estuviese justificado por un plano catastral del cual no podía disponer; si, con los elementos indispensables, hubiese podido efectuar cálculos siquiera aproximados y sacar deducciones que me permitiesen establecer una fórmula concisa en lo referente á expropiaciones, amén de un presupuesto, suficientemenfe satisfactorio, del coste de las obras proyectadas. Habiendo carecido de tan importantes elementos, creo que apenas podré llamarlo — « Esbozo de un plan completo de transformación edilícia de la ciudad de Buenos Aires ».

*

Por lo pronto, se imponía el estudio detenido de lo existente, puesto que la transformación de una ciudad es cosa muy distinta de *proyectar una ciudad*. Los lineamientos generales del trazado, en el centro comercial de la ciudad, no era difícil establecerlos, porque puede decirse que hay ya opiniones hechas sobre la necesidad de las diagonales que arrancando de la Plaza de Mayo se dirijan, una al N. O. otra al S. O. La avenida norte-sud, ha sido tambien materia de la preferencia no solo de particulares sino de la misma administración municipal que cuenta, para asesorarse, con todos los elementos que es de suponer, puestos al servicio de un cuerpo técnico cuyas conclusiones debo aceptar, mientras trabajos nó menos autorizadamente fundados me releven de hacerlo.

Difiero, sin embargo, á su respecto, en algo que está basado en una distinta apreciación de las cosas.

Pero, para que se expliquen más fácilmente ciertas peculiaridades de mi proyecto, considero oportuno decír antes que no solo he buscado en él amoldarme á las gráficas indicaciones del plano de la actual ciudad, sinó que he tratado hacerme una idea de lo que debe ser cada barrio, fundado, entre otras razones, en lo que tiene tendencia á ser.

Partiendo de esta base, considero absolutamente inútil la avenida norte-sud en la parte norte de la ciudad ya consagrada como morada de nuestros ricos, los cuales no necesitan de esta vía de comunicación por varias razones, entre otras, porque no les conviene que su barrio lo sea de tráfico intenso, que es lo peor que les pudiera suceder, puesto que correrían el peligro de ver desaparecer muy pronto el carácter actual del mismo. Para comunicarse con los demás barrios de la ciudad, les bastará á sus habitantes con las comodidades que ya tienen, más las dos nuevas avenidas diagonales que propongo.

Por otras razones no menos justificadas, tampoco considero conveniente extender hácia el Sur, más allá de lo que la he trazado, esta avenida, en cada uno de cuyos extremos coloco un gran edificio público que ocupará una manzana, lo cual me permite satisfacer razones de estética á la par que abrigar las avenidas de los vientos molestos. Por el extremo sud, se subdivide el tráfico hácia las calles Buen Orden y Lima, que se ensancharán convenientemente, la primera hasta su empalme con la Avenida Montes de Oca. Mediante un corte en dos manzanas, se consigue, además, el acceso á la Plaza Constitución. El ensanche de las calles Buen Orden-Artes, Cerrito-Lima, propuesto por la actual intendencia, lo hallo desprovisto de todo fundamento. En tésis general, sostengo que más vale ensanchar una calle este-oeste que tres norte-sur.

He reconcentrado el tráfico principal de la ciudad en un punto distante unos 300 metros del Palacio del Congreso porque el trazado general obliga á hacerlo así y porque hallo absolutamente inconveniente llevar ese tráfico

PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN EDILICIA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

(CHANOURDIE)

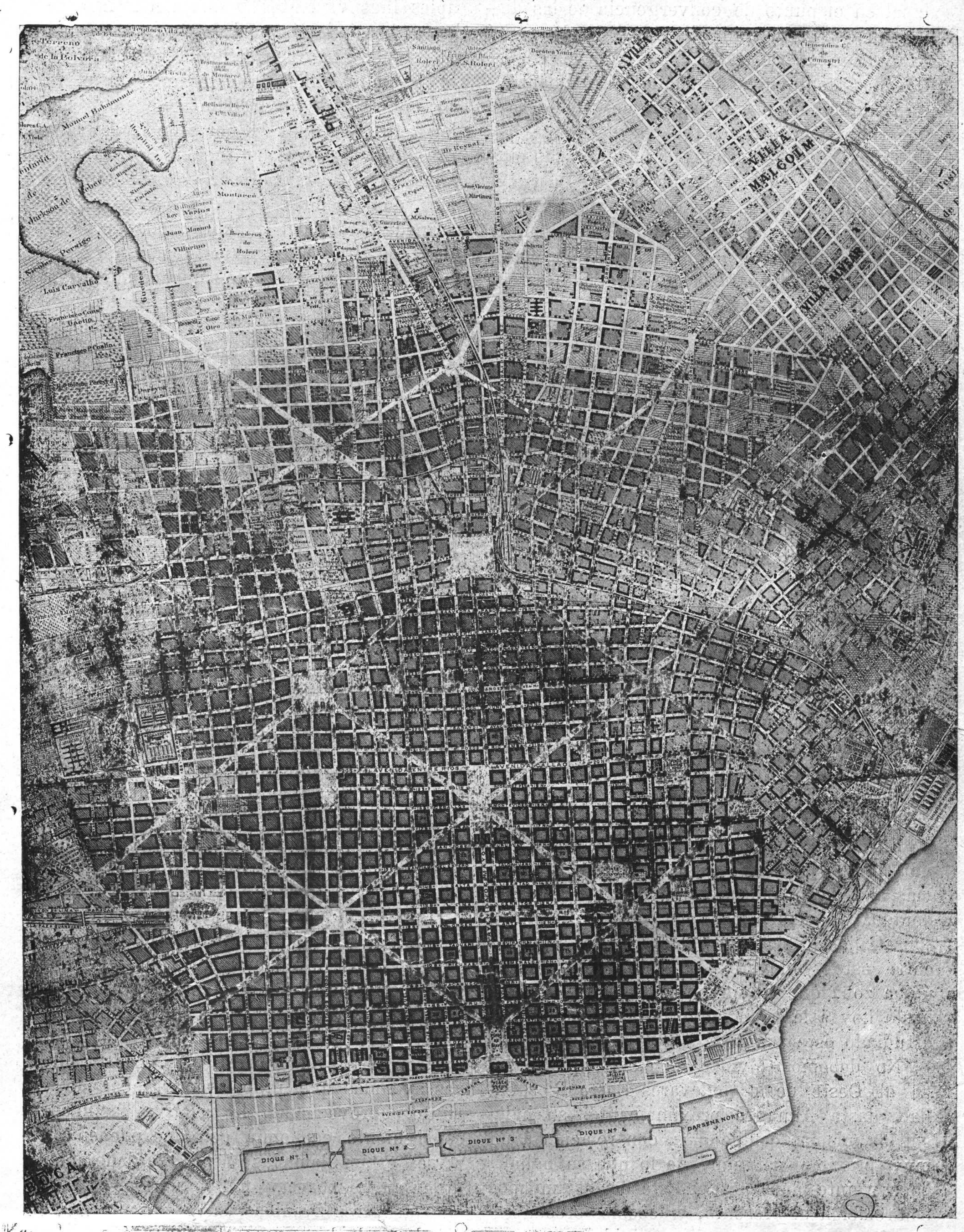


Fig. 22 — Plano de la parte del Municipio que abarca el proyecto de transformación

dónde poco tiene que hacer y sí bastante que estorbar. Reservo espacio para la casa municipal en el punto de convergencia de las diagonales y la Avenida de Mayo, donde podrá extenderse al Oeste y al Este de las calles Cevallos-Montevideo, formando cuatro cuadriláteros unidos en el subsuelo y, de Este á Oeste, de primer piso arriba.

Constituyen — despues de las Avenidas citadas — la base esencial de mi proyectada transformación de Buenos Aires: la diagonal SE.NO que permitiría recorrer, en línea recta puede decirse, todo el municipio, desde la Boca hasta su límite N.Oeste, por el hecho de empalmar con la amplia y larga Avenida Santa Fé, de la que viene á ser una prolongación al S.E.; la diagonal SO.NE., que arrancando de la Plaza San Martin se une con la Avenida Chiclana y conduce á su vez hasta el extremo S.O. de la Capital, combinada con el camino á Puente Alsina y otros que á ella concurren también, ó con los cuales es fácil comunicarla en forma conveniente.

Pero estas avenidas — que han sido ya indicadas por algunos ó discutidas por varios, si bien con trazado distinto — solo son una parte de las que considero necesarias para conducir á una transformación edilícia suficientemente completa de esta Capital á fin de convertirla, en el futuro, en una ciudad digna de la importancia que está llamada á adquirir, importancia que me imagino muy grande, más grande aún de lo que hace suponer á la generalidad el desarrollo que la ciudad de Buenos Aires ha alcanzado en estos albores del siglo XX.

En este concepto, estoy convencido de que una previsión elemental nos obliga á mirar más allá de lo que hasta ahora se ha considerado, es decir, más allá del límite Entre Rios-Callao, ó sea del rectángulo que média entre estos bulevares y el Río de La Plata única zona que ha preocupado especialmente hasta hoy á la gran mayoría de los que han estudiado éste asunto.

No debemos olvidar, en efecto, que la zona al Oeste de los bulevares Entre Rios-Callao, hasta Almagro próximamente, se halla en las mismas condiciones, con relación á un muy próximo porvenir, de lo que se hallaba hace veinte años la del Este de los mismos con relación al presente; y debemos preocuparnos de no caer en el mismo olvido, con respecto á esa zona, en que incurrieron los que no tomaron medidas para evitarnos los múltipies inconvenientes y perjuicios inherentes hoy á la zona más poblada.

Es necesario pensar, por ejemplo, en que ya es muy difícil la comunicación entre la Plaza del Once de Setiembre y los barrios del Retiro y demás del norte de la ciudad por un lado y los de Constitución, Boca, Barracas y el Sud de la ciudad por otro. Se imponen, pues, dos avenidas, que á la par de satisfacer las necesidades del tráfico actual y las del futuro, constituyan, como las demás, un elemento de higienización y de embellecimiento de la ciudad. Como puede verse en el plano general, estas dos avenidas pueden trazarse económicamente, reuniendo, por una parte, la Plaza del Once con el ángulo que forman el bulevar Callao y la calle Melo, y, por otra parte, uniendo la misma plaza con Caseros-Vieytes, lo que permitiria ir desde el Once, por el camino más corto, hasta Barracas, Plaza Constitución, Boca, etc. Además, siguiendo las mismas direcciones de estas dos avenidas y arrancando también de los extremos opuestos de la plaza del Once, deben ya preverse dos avenidas que atraviesen otras dos zonas donde la edificación es ya igualmente muy densa y la circulación difícil: una de ellas iría á unirse con Rivera donde ésta se junta con Lavalle y Córdoba, con lo que se obtendría una artéria de comunicación uniendo el futuro centro del municipio con Belgrano, Villa Urquiza, Villa Mazzini y otros núcleos de población muy importantes del N.N.O. de la ciudad; la otra terminaría á la altura del bulevar La Plata, donde se uniría con otras artérias importantes que permitirían circular con comodidad hasta el extremo Oeste y SO. del municipio.

Por fin, hay en Almagro otro punto perfectamente indicado para irradiar desde él varias ámplias vías de comunicación, además de las muy importantes que concurren ya á él, es decir: Rivadavia en sus dos alineaciones E. O., hácia el centro y hácia Flores, y Medrano y Castro Barros, de Norte á Sur. Las tres nuevas avenidas que propongo arrancar de ese punto, aprovechando la relativa facilidad y consiguiente economía con que pueden realizarse, están llamadas á ser verdaderamente útiles en un porvenir muy próximo.

Estas tres avenidas, cuyo trazado está indicado en el plano general, vienen á completar

PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN EDILICIA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

(CHANOURDIE)

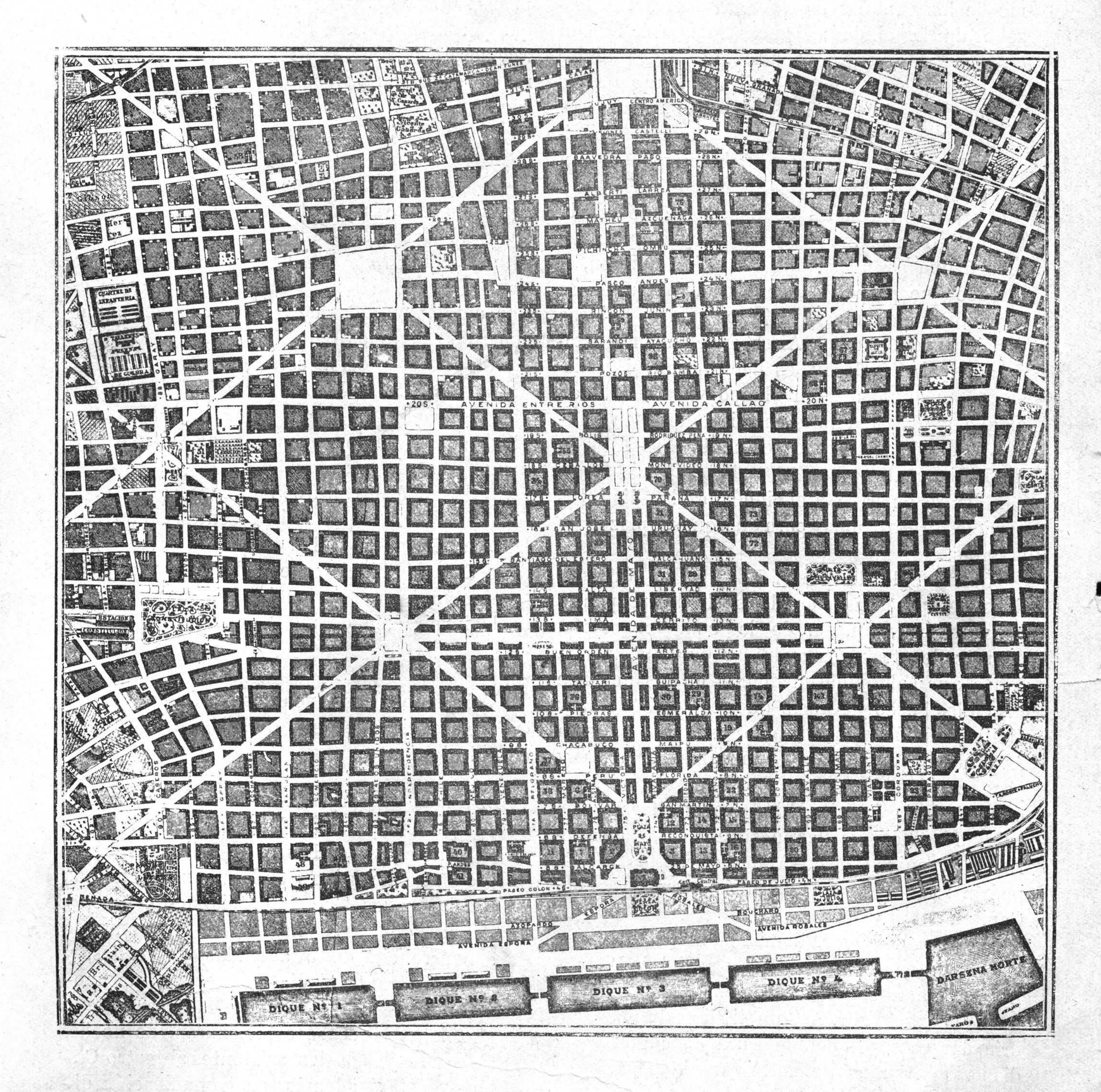


Fig. 23 — (Este plano abarca solo la zona de la ciudad de más densa edificació n)

el sistema — que podría llamarse *romboidal* — del proyecto de transformación edilícia de Buenos Aires, que tengo el honor de someter al estudio de éste competente auditorio.

Este plano general (fig. 22) pone de manifiesto el cuidado que he puesto en no apartarme de los grandes lineamientos del actual trazado de la ciudad; demuestra que él fué un *cicerone* á quien debo posiblemente lo mejor del plan que he conseguido formular, pues es no perdiéndolo de vista un solo instante que creo haberlo formulado en las mejores condiciones de economía á que debe responder un proyecto de esta naturaleza.

Este plano general pone también de manifiesto algo más, muy sugerente, y es que: debido á una gran casualidad si Vds. quieren, el trazado que propongo viene casi á resultar un trazado esencialmente teórico, cual si hubiese considerado á Buenos Aires en el mismo estado que lo halló Garay, es decir, como si hubiese tomado un papel en blanco y delineado en él una ciudad flamante, inspirándome en planos de ciudades modelos como La Plata ó Bello Horizonte!.

Llamaré ahora la atención sobre los distintos espacios reservados para parques, plazas y squares.

Convencido de que el Hospital de Clínicas debe desaparecer de donde se halla, propongo convertirlo en plaza, de la cual arrancaría, además de otras dos avenidas diagonales, una Norte-Sur (obtenida mediante el ensanche de las calles Pasco y Andes) que resultaría de muy fácil ejecución. En el otro extremo de esta Avenida, se destinaría 4 manzanas á plazas y paseos, salvo el centro, en el que se erigiría el edificio de la Facultad de Derecho; formaríase así una especie de barrio latino cuyo eje sería la avenida Pasco-Andes que, por cierto, podría resultar una de las más hermosas de la Capital.

La plaza del Once, llamada á ser en breve, el verdadero centro comercial y social de Buenos Aires, debiera ensanchársela con las dos manzanas del costado sur. Así ampliada, esta plaza podría dar cabida — con holgura y mediante una disposición suficientemente estudiada para evitar un resultado *banal* —, á las monumentales estátuas de tres ó cuatro de nuestros más eminentes hombres públicos: Rivadavia, Sarmiento, Mitre y aquel otro que el concenso de la opinión pública designase, erigidos en el basamento de un grandioso monumento conmemorativo de la Constitución de la Nación ya que se impone la Plaza de Mayo para levantar en su centro el que conmemore la fecha de la Independencia nacional.

Hé indicado también otros espacios para plazas, squares, y paseos aprovechando sitios que por no ser edificados todavía, ó por otras razones, sería aún posible convertirlos en lugares de solaz y en elementos de estética y de higiene. Cada uno de ellos requeriría una explicación demasiado extensa para que me atreva á darla en éste momento. Diré solamente, refiriendome á los mercados, que estos deben ser completamente reconstruidos en general, y hasta me atrevo á afirmar que mediante un estudio detenido é inteligente podría convertirse á esta *bête noire* del higienista y del esteta á tal punto de hacerlos por lo menos inócuos, considerados del doble punto de vista de la salubridad y de la estética.

La Plaza San Martin, por fin, debiera ampliarse igualmente, en la forma indicada en los planos, por ejemplo, reservándose el sitio actualmente ocupado por el Pabellon Argentino para levantar en él el futuro Panteón Nacional. El plano inclinado que allí presenta el terreno, hasta el Paseo de Julio, se presta para prepararle á éste edificio que debe ser una obra monumental por excelencia, un marco digno de la inspiración de un Otto Wagner.

*

Volviendo á las Avenidas, diré que el órden de preferencia que debe darseles, es, á mi juicio, el siguiente:

1° De Plaza de Mayo á edificio de Correos y Telégrafos, que considero sería un error grave erigirlo en el Paseo de Julio, por lo que propongo levantarlo en la manzana limitada por las calles Tucuman, Viamonte, Artes y Cerrito, donde se hallará en el punto de concurrencia de 5 avenidas y 4 calles, y gozará durante el día — para el gran movimiento de vehículos á que dá lugar — de la plazoleta donde se estacionarán, de noche, los carruajes de los asistentes al teatro Colón, y estará además en comunicación directa con el barrio de los bancos y del comercio más intenso;

2° del edificio de Correos al de los ministerios nacionales, (Avenida Norte-Sur) — el cual

considero se hace cada día más indispensable para establecer con la debida comodidad sus distintas reparticiones hoy muy diseminadas y mal instaladas, — edificio que supongo en el otro extremo de la Avenida norte-sur;

3º de Plaza de Mayo al mismo edificio;
4º del Correo al Retiro;
5º de Ministerios Nacionales á Parque Lezama;
6º del Correo á Plaza Vicente Lopez;
7º del Correo á Entre Rios;
8º de Callao á Ministerios Nacionales;

10 filas de vehículos más la zona neutral y aceras de 6,m 25. Las demás avenidas centrales tendrían: las diagonales NE.-SO. y SE.-NO. 32,m 50, con calzadas de 22,m 50 y aceras de 5 metros, y otras: 26,m 50 con calzadas de 17,m 50 y aceras de 4,m 50. Las diagonales que concurren á la Plaza de Mayo podrían, en rigor, no tener más de 26,m 50.

No hallo suficientemente justificadas las mayores amplitudes que algunos quisieran dar á las avenidas centrales y preveo, en cambio, que por mucho pedir no pueda conseguirse

PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN EDILICIA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

(CHANOURDIE)

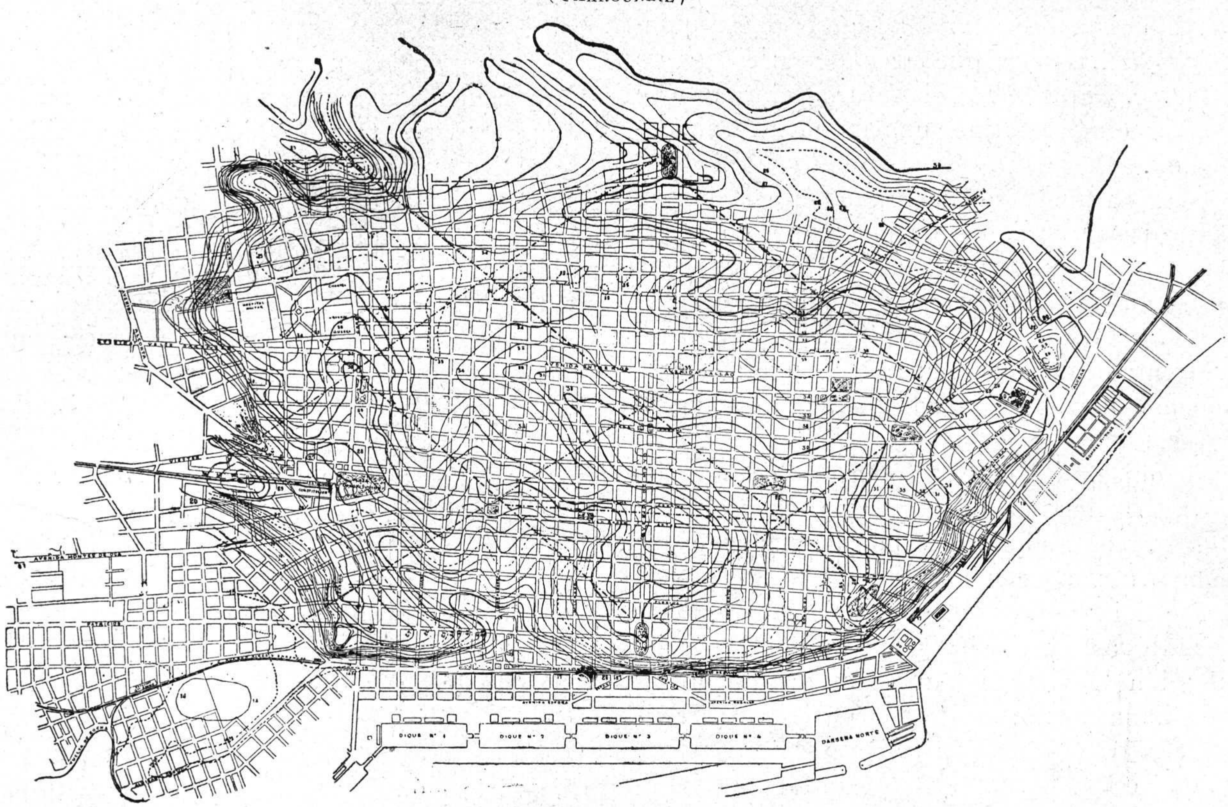


Fig. 24 — Condiciones altimétricas de las Avenidas proyectadas del Once al Este.

9º de estos á Arsenal de Guerra.

Por fin: la prolongación de las 7 y 8 hasta las Facultades de Derecho y de Medicina respectivamente; las de Once á Callao y de Once á Caseros.

Las demás Avenidas propuestas más allá del Once en previsión de necesidades futuras que pueden ya fácilmente descontarse, se irían abriendo paulatinamente.

*

El ancho que considero conveniente es el de 40 m. para la Avenida N. S. lo que nos daría

nada. Todos los ejemplos que pueden suministrar las ciudades europeas, no han modificado mi opinión respecto de la conveniencia de que seamos prudentes á este respecto.

Por lo demás, los perfiles transversales de estas calles no serían uniformes, pues algunas deberían tener arbolado central y otras nó. En cuanto á sus perfiles longitudinales, estos nada tienen de particular; lo único que se deduce de ellos es que estas avenidas presentan en general buenas condiciones altimétricas, como puede juzgarse por el plano adjunto (fig. 24), para las del Once al Oeste.

*

Hé llegado al momento crítico de mi exposición.

Días pasados, hablaba con un chacarero italiano de paseo por la ciudad, — que acababa de escapar de ser aplastado por un eléctrico — al que ponderaba lo que sería Buenos Aires el día que se realizaran las reformas que se imponen, y quien, al terminar mi perorata con un entusiasta: ¡Sí, Buenos Aires será una hermosa ciudad! — me serenó bruscamente con un:

— ¡Sí, sí!, ma ¿chi lo paga?

Paréceme que la preocupación del chacarero italiano es la misma que ha surgido en la mente de cada uno de mis ilustrados oyentes desde que han oido la larga aunque incompleta lista de obras á ejecutar que requiere esta Capital para quedar en condiciones de conservar, airosa, en el futuro, el rango de segunda ciudad latina que muchos le acuerdan hoy.

Confieso que esta fué igualmente la mayor de mis preocupaciones despues que conseguí abarcar el conjunto de la magna empresa que representa la transformación edilícia de esta Capital, á tal punto que más de una vez estuve tentado de abandonar el estudio de este problema que llegué á considerar sin solución práctica.

No quise, sin embargo, darme por vencido sin haber llegado hasta el fín, es decir, sin haber probado siquiera formarme una idea de su importancia económica.

Y considero que las conclusiones á que he llegado á este respecto son una relativa compensación á mi empeño, pues opino que las cifras halladas no son tales que hagan irrealizable la transformación de Buenos Aires, siempre que ella se lleve á cabo en condiciones normales, es decir, bajo una administración ordenada y económica.

He calculado, un poco *groso modo* naturalmente, que las avenidas proyectadas al Este del bulevar Entre Ríos - Callao, y que enuncio en el órden de la preferencia que debe darse á su ejecución, costarán:

Plaza Victoria — Edificio Correo	$ 10.000.000
Norte—Sur	» 10.000.000
Plaza Victoria—Edificio Mrios. Ncionales	» 7.500.000
Retiro—Correo	» 3.500.000
Lezama—Ministerios Nacionales	» 3.500 000
Correo—Plaza Vicente López	» 5.000.000
Correo—Lorea-E. Ríos	» 7.500.000
Al frente . . .	$ 47.000.000
Del frente . . .	$ 47.000.000
Ministerios Nacionales—Lorea-Callao. .	» 5.500.000
id —Plaza Garay . .	» 3.500.000
Vieytes—Entre Ríos	» 1.500.000
TOTAL . . .	$ 57.500.000

Según cálculos de la administración Municipal, la apertura de la Avenida Norte-Sur, (desde Constitución hasta el Paseo de Julio) costará 25 millones de pesos, de los cuales se prevé podrán recuperarse ocho millones con la venta de sobrantes, de modo que su coste quedaría reducido á trece millones de pesos.

Según ésto mis cálculos serían altos, y no me arrepiento de que lo sean, porque más vale pecar por exceso que por defecto en estos casos.

Agregando lo que debiera invertirse en las expropiaciones para plazas, etc., y deduciendo lo que costarán terrenos destinados á edificios nacionales que, como el de Correos y Telégrafos están ya decididos; previendo, además, una reserva de 10 millones para que la Municipalidad pueda ir haciendo efectiva, paulatinamente, la apertura de las demás avenidas y otras obras previstas en el plan general, que supongo *adoptado oficialmente por las autoridades Municipales y por el Gobierno Nacional* — pues sin estos requisitos fundamentales no tendremos reformas — puede aceptarse que, si se consiguiese disponer de 80 millones para ello, el conjunto de obras propuesto podría ejecutarse, en su totalidad, en lo principal, y realizar de la otra parte lo que puede admitirse corresponde á la actual generación.

Ahora bien: ¿Es posible considerar como un despropósito el que Buenos Aires, con el crecimiento que su población acusa, con su holgura económica resultante del aumento persistente de su renta, piense en emprender su transformación, contrayendo los sérios compromisos que esta cifra supone?

Ante todo, cabe declarar que no sería justo que este Municipio cargase con el peso íntegro de tan pesado fardo. Creo que correspondería el sacrificio por mitad al Gobierno Nacional y á la Municipalidad de la Capital.

Hay suficientes precedentes para admitirlo así, entre ellos los de Roma y Rio Janeiro, y podría fundar abundantemente esta tésis si no me vedase el extenderme más, el haber yá abusado de vuestra paciencia, por lo que, para concluir, me concretaré á afirmar que, reducida la cuestión á estos términos, su solución no

dá margen á las objeciones que pudieran oponérsele si la Municipalidad de la Capital de la República hubiese de contar tan solo con sus própias fuerzas para resolver este problema, al cual debe considerársele eminentemente nacional.

*

Señores:

Al terminar esta larga exposición, véome obligado á solicitar toda vuestra indulgencia por no haber conseguido ser más concreto, ni haberla sabido desarrollar en forma más amena.

CONMEMORACIÓN DEL GRAN CENTENARIO

Proyecto sometido á la Comisión Nacional (*)

Antes de estudiar el monumento ó monumentos que se proyectan levantar para conmemorar dignamente el Centenario de la Independencia, debemos preparar el programa completo y estudiar con orden su ubicación, preparar el marco que rodee convenientemente los monumentos citados y trazar el plano general del ornato y embellecimiento de la Capital.

Procediendo con sistema y comprendiendo toda la importancia que tiene el trazado de las Avenidas y rectificación de algunas calles existentes, conviene indudablemente estudiar el plano general de la Capital, ubicando las Avenidas nuevas, las plazas y parques, alamedas y jardines siguiendo un trazado lógico, estético y práctico.

Recien cuando tengamos este trazado podremos entrar á estudiar los diversos monumentos, edificios, etc, con que la Comisión desea conmemorar la fecha histórica de 1910.

La diversidad de los proyectos respecto al trazado de las Avenidas no responde á un vasto plan estudiado en sus líneas generales, sino á meros detalles de un plano y dichas Avenidas responden á fines inmediatos, sin tener en cuenta el inmenso porvenir de la Capital, el aumento seguro de su tráfico y la mayor importancia que adquieren otros barrios más apartados.

Esto en cuanto á las direcciones y ubicación de las Avenidas, pero falta estudiar á fondo otros asuntos relacionados con estas, como ser el ancho de las veredas y calzadas, en qué forma conviene ubicar las arboledas, qué tipo en fin de Avenidas resultan las más prácticas; si estas serán rectas ó en forma de diente de sierra ó interrumpidas de trecho en trecho por pequeñas plazoletas rectangulares, circulares, ovaladas, etc.; si conviene que las Avenidas lleven recobas interrumpidas en las esquinas ó si pueden éstas ligar las aceras opuestas por medio de una galería.

Al apuntar estas observaciones, los señores Comisionados verán claramente que son muchos y diversos los puntos que faltan estudiar, respecto al trazado de las Avenidas y forma de éstas; y que ahora el público y aun las autoridades solo se preocupan de discutir el trazado de Avenidas dentro de un reducido radio, sin tener en cuenta la totalidad del municipio, ni la forma de tipo realmente más estético y adecuado para la Capital.

Por consiguiente, se impone llamar á concurso de ideas solicitando las luces de todas las personas competentes y discernir premios importantes para el trazado general de las Avenidas, parques, plazas, etc.; en una palabra: el plano de rectificación y embellecimiento de la Capital.

Esto será á mi juicio el mejor legado que la Capital pueda hacer en honor de las fiestas que se celebrarán dentro de 4 años.

La Comisión entregará un detalle á los concurrentes, de todos los edificios, monumentos, estátuas, etc, que corresponden á los diversos proyectos aceptados por la Comisión ejecutiva y los concurrentes podrán estudiar la mejor ubicación de estos, de acuerdo con su destino, forma y dimensiones.

Todos estos proyectos, asi como los que más adelante se señalan, deberán ser juzgados por un jurado compuesto, al menos esta vez, por técnicos y artistas á fin que presenten para los concurrentes la garantia y seriedad que corresponde.

El Jurado se compondrá de 7 miembros:

1 — Un Delegado de la Comisión Nacional del Centenario.

(*) *A. Christophersen,* saluda muy cordialmente á su estimado amigo y colega, Sr. E. Chanourdie y le remite adjunto un esbozo de proyecto que he presentado á la Comisión del Centenario, por si Vd. lo juzga de interés insertarlo en « Arquitectura ».

Despues de escritas estas lineas, tuve el placer de oir su interesante conferencia de Avenidas y sus ideas vienen á afirmar aun mas el concepto que yo tenía cuando tracé el proyecto que he presentado.

Buenos Aires, 28 de Julio 1906.

2 — Un delegadode la Comisión Municipal.
3 — El Director General de Obras Públicas de la Municipalidad.
4 — El Director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.
5 — Dos miembros de la Sociedad Central de Arquitectos.
6 — Un Delegado nombrado por los mismos concurrentes.

Este jurado formulará el programa completo de los diversos concursos, basandose sobre los datos y documentos suministrados por la Comisión ejecutiva del Centenario Nacional.

Expondrá con claridad todas las necesidades, objeto y destino de los diversos proyectos; acompañará los planos y datos que considere más convenientes á fin de que resulten provechosos los diversos concursos, cuyo éxito depende siempre de la clara exposición del programa.

Para dichos concursos sería conveniente se tomaran en cuenta las bases de concursos estudiados por la Sociedad Central de Arquitectos, cuyo ejemplar acompaño.

Entre los monumentos que debemos erijir me permito indicar los siguientes:

1.° El gran Monumento de la Independencia Argentina.

Conviene estudiar si este deberá ser un panteón ó bien un monumento triunfal, por el estilo del proyectado en Roma á la memoria de Victor Manuel ó bien una combinación de las dos ideas.

Ahora bien, al idear algo grandioso y digno de los acontecimientos que vamos á recordar, se concibe que el marco de la Plaza de Mayo es pequeño y mezquino para desarrollar una idea grandiosa é imponente.

La ubicación de este monumento colosal deberá ser señalado en el plano general antecitado en el lugar que se considere más conveniente, sacando á concurso los planos de este.

Pero conviniendo que no podremos dejar de sustituir la actual pirámide por algun otro monumento, propongo que en su lugar se levante un monumento de carácter más liviano, bien sea una columna conmemorativa, un obelisco, idea que debemos estudiar y que será objeto de otro concurso artístico.

Dicho monumento podrá ser como he dicho antes una columna ú obelisco, monumento de formas sólidas y rectas, como sólidos fueron los principios que guiaron á los héroes de la Independencia y recta y firme la conducta de estos ciudadanos.

Monumento que sin interceptar la vista entre la Casa Rosada y el Congreso, surga desde la tierra, elevándose al cielo como una plegaria, como una aspiración comun de todos los argentinos.

Respecto al Cabildo, ya que estamos en la Plaza de Mayo, repito lo que he manifestado en «Arquitectura» de fecha 31 de Agosto de 1905:

« Si Venecia ha resuelto reconstituir el an-
« tiguo Campanile y la Loggia de Sansovino;
« si en otras partes del universo se aplican
« fuertes sumas para refaccionar ó cuidar mo-
« numentos de épocas lejanas, siempre se ha
« tenido en cuenta que estos ofrezcan, además
« del recuerdo histórico, algun mérito estético
« que contribuya á embellecer ó completar tal
« plaza ó tal paisaje.»

« El antiguo Cabildo, aparte de los recuer-
« dos y tradiciones que encierra, no ha tenido
« nunca un verdadero mérito artístico por cuan-
« to este edificio, como la mayoría de los de
« la Capital que se levantaron en la época co-
« lonial, fueron obras de modestos «alarifes» y
« no inspiración de los muchos y buenos ar-
« tistas que vivian en la madre pátria.»

« Y sea dicho de paso, que de deplorar es
« que todas esas obras coloniales no tuviesen
« real y verdadero mérito arquitectónico, por
« cuanto muchas ó casi todas ellas fueron
« construidas con sensatez y quizá con más
« adaptabilidad al clima y al medio ambiente
« que muchos de los edificios nuevos de los
« cuales se vanagloria Buenos-Aires.»

« El antiguo Cabildo debe reconstituirse
« con toda exactitud, tal cual existió en los
« momentos solemnes de los albores de la in-
« dependencia argentina... pero en un modelo
« de yeso ó «*maquétte*» para conservarlo con
« todos los demás recuerdos sagrados de la
« época, con todas las tradiciones y documen-
« tos, para trasmitirlos á la historia.»

« Un edificio, reproducción fiel y copia del
« antiguo Cabildo, estaria en relación con el
« verdadero Cabildo como una estátua de cera
« con la persona que reproduce......... le faltaría
« el soplo de vida.»

« Los muros de esta reproducción no con-
« servarían el eco de las tumultuosas reunio-
« nes, de las expansiones patrióticas y no re-
« flejarían jamás las escenas y acontecimien-
« tos que se desarrollaron entre estos vetustos

« muros que inconsultamente se desea reproducir ó refaccionar.»

En cuanto al balcón histórico, su lugar deberá ser el Museo Nacional, donde lo veneren las generaciones futuras, resguardado debidamente detrás de una verja.

En el lugar ocupado por el Cabildo, donde podrá levantarse un edificio nuevo, se colocará un monumento, fuente adozada ú otro con una placa conmemorativa, recordando los sucesos que se desarrollaron en ese lugar.

Corresponde también, á mi juicio, que la Comisión incluya en su programa, dándole un carácter patriótico á su idea, la construcción de algunos edificios públicos que completarán el vasto programa á trazarse y ubicándolos debidamente dentro del plano general de la Capital, siendo cada uno de estos edificios objeto de un concurso público.

1° La Casa del Presidente, « nuestro Elíseo ».
2° Los Museos.

Estos museos comprenden una serie de edificios ubicados alrededor de una gran esplanada ó plaza y destinados para:

a Museo Historico.
b » de Arqueologia.
c » de productos nacionales.
d » de Bellas artes y artes aplicadas, etc.

Construcción de la Casa Municipal con cabida para el Concejo, etc.

Construcción de los edificios para las Comisarias, juzgados de paz y registro civil.

Construcción de la Casa de Correos.

Los planos de todos estos edificios serían sacados á concurso público.

Llevar á cabo la idea de la plaza delante del Congreso, que estudié en 1903 en mi memoria y cuya forma definitiva debe estudiarse de nuevo en el plano de rectificación del plano catastral del Municipio.

*

Cuando tuve la desgraciada idea y el costoso capricho de presentar un proyecto para el palacio del Congreso, acompañé una memoria, que tuvo el ineludible destino que todos estos documentos tienen, fruto de los desvelos de los hombres que estudian y cuyas ideas solo sirven despues para el canasto de papeles viejos.

En dicha memoría decia: « El edificio destinado para el Palacio del Congreso Nacional « se levantará como lo demuestra el plano general, en la manzana comprendida por las « calles de Rivadavia, Victoria, Pozos y Bulevar Entre-Rios, teniendo su fachada principal « sobre esta última calle y haciendo frente á « la Avenida de Mayo ».

« Delante del Palacio del Congreso y en la « terminación de la Avenida de Mayo, ha sido « introducida una gran plaza ó esplanada inspirada en el estilo de la « Place de la Concorde » de París y de otras análogas que « existen en diversas capitales europeas ».

« Dicha plaza está situada delante del Palacio mismo ».

« Este proyecto sería de fácil realización « demoliendo los antíguos edificios situados « entre estas calles, los cuales en vista de la « reciente apertura de la Avenida, aun no han « sido reconstruidos, por lo cual la expropiación seria relativamente de un costo insignificante, tratandose de mejorar la principal « Avenida de la Capital y dar mayor realce al « Palacio del Congreso, cuyo edificio por su « costo y carácter debe considerarse el más « importante del pais ».

«La esplanada antes citada tendría la ventaja de permitir abarcar de un solo golpe de « vista, el conjunto del monumento, al mismo « tiempo que seria una terminación feliz de la « Avenida de Mayo ».

« Considerando además que en las fiestas « patrias los desfiles de las tropas y la aglomeración del pueblo, tendria en esta amplia « plaza, un lugar adecuado para permitir maniobrar con facilidad y dar comodidad al público numeroso que concurre ».

« Siguiendo la linea central de la Avenida « que indican las columnas de la luz eléctrica « y en el centro mismo del rond-point de la « esplanada, como lo demuestra la perspectiva « y el plano general, se levantaria una estátua « simbolizando la República ».

« La esplanada tendría en su contorno una « balaustrada adornada con candelabros ó mástiles decorativos por el estilo de los que « adornan la Plaza de la República en Paris, « formando un ámplio resguardo para el público».

La paternidad de esta idea ha sido solicitada mas tarde por varias personas, aun cuando me considero el autor de ella.

Si se hubiese tomado en cuenta las ideas emitidas entonces, el pais hubiese ahorrado algunos millones.

*

Levantar un Monumento al General Mitre y otro al Dr. C. Pellegrini, debiendo buscar su ubicación en el plano general á confeccionarse.

Construcción de un gran «Stade» ó plaza de juegos atléticos á fin de que se incluya en el programa de fiestas un número de juegos olímpicos, como los que han tenido lugar últimamente en Grecia, invitando á los diversos campeones mundiales.

Esta arena serviría más tarde de punto de reunión para las diversas sociedades sportivas del país.

Recomendar la construcción de la gran Alameda ó paseo proyectado por el Sr. Varela, delante del Rio de la Plata, paseo al cual deberá prestarse preferente atención, ornandolo debidamente y ligandolo con el paseo de Palermo.

Levantar un monumento al Trabajo. este monumento, destinado á conmemorar aquellos « *pioneers* », del progreso que han caido en la lucha y que han dotado al país de sus primeros adelantos, sus ferrocarriles, su grandioso puerto, sus obras de saneamiento, sus desagües, etc., deberán tener un monumento al esfuerzo comun y sus nombres escritos en el pedestal.

Esto será una página de la historia de los progresos realizados en la República, desde el día glorioso en que sus antepasados lanzaron el grito de libertad.

Alejandro Christophersen.

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

NUEVA COMISIÓN DIRECTIVA

MEMORIA DEL PRESIDENTE SALIENTE

HABIENDO vencido el período para el cual había sido elegida la comisión directiva que presidía el arquitecto señor J. Dunant, la asamblea del 25 de Julio último procedió á renovar las autoridades de la sociedad, quedando la nueva comisión constituida en la siguiente forma :

Presidente........	Sr.	Joh. J. Doyer
Vice-Presidente...	»	Eduardo Le Monnier
Secretario........	»	José Arnavat
Tesorero.........	»	Gino Aloisi
Vocales..........	»	Hans Schmitt
»	»	Arturo Prins
»	»	Alfredo Olivari
Suplentes........	»	W. B. Bassett-Smith
»	»	Guillermo H. Harper

La memoria leida en esa asamblea por el presidente saliente señor Dunant, que publicamos á continuación, demuestra que el período que ha fenecido no ha sido estéril para la S. C. de A. Tuvimos ya ocasión de manifestar, al dar cuenta del nuevo arancel de honorarios aprobado durante la actuación de la comisión directiva saliente, que la dotación de este arancel constituía por si sola título suficiente para merecer á sus miembros la consideración de sus colegas.

Estos no dejaron de demostrar su satisfacción por la actuación de la comisión directiva durante el período 1905-06, aprobando una moción justiciera formulada en ese sentido por el arquitecto señor Cárlos Morra.

He aquí la Memoria leida por el señor Dunant:

Estimados consocios :

Hoy termina el año social, durante el cual le ha tocado actuar á la C.D. que tengo el honor de presidir, correspondiendole ahora á otros compañeros el honroso cargo de dirigir los destinos de nuestro centro.

Al finalizar mi presidencia tengo la satisfacción de comprobar que nuestra sociedad se encuentra en una situación satisfactoria bajo todo concepto, Le falta solamente un poco de interés de parte de sus asociados, que se traduzca por una mayor asistencia á las asambleas génerales, en las cuales se ventilan cuestiones de interés vital para todos. Desgraciadamente, son casi siempre los mismos que concurren, mientras que se nota en la gran masa, un espíritu de indiferencia algo desconsolador. Precisamos probablemente sangre nueva. Por otra parte, nos es grato reconocer que habiendo desaparecido las pequeñas divergencias suscitadas el año pasado, por motivos conocidos de todos, se ha restablecido la buena armonia entre los colegas, y que se manifiesta el deseo de volver hacia nosotros por parte de los que se habían alejado. Con el propósito de facilitar este loable acercamiento y atraer los jóvenes elementos que se encuentran en las condiciones requeridas para incorporarse á nuestra Sociedad, se resolvió, en la última Asamblea General, y á insinuación de dichos elementos, suprimir durante 3 meses, la cuota de ingreso.

Queda como asunto inmediato y de urgencia para la C. D. que será elegida hoy, hacer efectiva esta resolución y tratar que todos los que pueden ser considerados como *colegas* entren á reforzar nuestras filas. — Hay yá á considerar los títulos de dos candidatos que acaban de presentarse.

Es preciso que todos los que luchan en la misma esfera, se encuentren bajo la misma jurisdicción y tengan el mismo interés para defender nuestros reglamentos.

Han ingresado durante el año, seis nuevos socios, los señores: Lavigne, Gioja, Prins, Ranzenhofer, Broggi y Jürgensen.

Por otra parte hemos tenido que sentir la renuncia, como socio, del señor Jaeschké, el bibliotecario modelo.

El señor Kihlberg ha sido nombrado para reemplazarlo en este cargo.

La nueva C.D. tendrá que dedicar especial atención á la biblioteca que es un departamento de suma importancia que exige sacrificios para los cuales es difícil hallar candidatos.

Para hacer frente á los gastos de los periódicos que nos interesan, á su encuadernación, necesitamos aumentar nuestras entradas y es por eso que hemos buscado los medios de hacer ingresar nuevos socios.

Por otra parte, como ninguno de nosotros tiene el tiempo suficiente para dedicarse á la organización de la Biblioteca, creo que será conveniente tener más tarde un empleado con suficiente sueldo, que se ocupe á la vez de esta repartición, y de secundar al Secretario y al Tesorero. La actual C. D. no lo ha hecho, porque le han faltado los medios. El terreno queda preparado con el trabajo hecho por los señores Dubois y Conder, que han propuesto una lista de periódicos que conviene suprimir y otros adquirir.

Al fin del año pasado hemos visto con satisfacción que se han acojido á la ley Romero, consiguiendo su diploma, casi sin excepción, todos nuestros consocios. Dicha solución pone término á la cuestión irritante promovida por la presentación las Cámaras

del proyecto de ley destinado á reglamentar la profesión de arquitecto.

Hemos solicitado de la Comisión del Presupuesto de la Cámara de Diputados la reducción á $ 75 de la patente de Arquitecto, para igualarla á la de los Ingenieros, pero sin poder conseguirlo.

Los gastos del local han aumentado en dos ocasiones, la primera con la supresión de la limpieza por parte de nuestro propietario, que importa $ 10 y más tarde con el aumento del alquiler de $ 15 mensuales, lo que lo lleva á $ 90,

Tuvimos que pasar por las horcas caudinas de dicho señor que no hace sino imitar el ejemplo de los demás arrendatarios de locales en este momento.

Tuvimos también que conceder al cobrador el 7 o|o sobre las cobranzas, porque el 5 o|o que le correspondía anteriomente, no alcanzaba á indemnizarle de su trabajo.

Hemos pagado á la Administración de la revista tecnica cinco trimestres, sean $ 1457.50; comprado una máquina de escribir por $ 287.72.

Estos gastos excepcionales son la razón por la cual quedan en el Banco y en Caja $ 2163.77, mientras que nuestro capital era, al hacerme cargo de la Presidencia, de $ 2389.48. Hay que agregar algunos pequeños gastos originados por la conferencia dada por el señor Chanourdie, y que no se han podido liquidar todavía.

El señor Ferrari, cuyas ocupaciones en la Municipalidad, no le permitían dedicarnos todo el tiempo que hubiera deseado, tuvo que renunciar sus funciones de secretario adscripto, y es ahora nuestro empleado Colombo quien lo reemplaza, ayudando, á nuestra satisfacción, al secretario.

El asunto que ha llamado particularmente nuestra atención durante el año transcurrido, ha sido la reforma del arancel de honorarios en vigencia.

Una comisión compuesta de los señores Doyer, Christophersen, Nordmann, Harper y vuestro Presidente se nombró al efecto de estudiar las modificaciones que convenia introducir. Dicha Comisión, y especialmente el señor Doyer, á quien se le debe una mención especial, después de un estudio detenido, reformó completamente el anterior arancel, clasificandolo por categorías, y creo que sin tener la pretensión de haber llegado á la perfección, podemos asegurar haber conseguido un notable resultado. Sabemos que la aplicación de dicho arancel ha solucionado con ventaja en varias ocasiones dificultades entre arquitectos y clientes, y la Comisión recibe á menudo pedidos de ejemplares. Ultimamente, por intermedio de nuestro asesor el Dr. Klappenbaeh, hemos presentado á la Cámara de lo Civil una solicitud, acompañando 15 ejemplares encartonados del Arancel, para que fuera reconocido oficialmente y que dicha Cámara recomendase su aplicación á los señores Jueces de 1ª Instancia, en las tasaciones judiciales, sin que fuera necesario hacerlo sancionar por una ley del Congreso que haría difícil toda modificación ulterior.

Esta solicitud sigue su trámite y tocará á la nueva C. D. seguir ocupándose del asunto.

No hemos perdido de vista tampoco la cuestión *Concursos públicos*». No habiendo, por ejemplo, el directorio de la Bolsa de Comercio del Rosario, tomado en cuenta nuestro reglamento para concursos y nuestros ofrecimientos de participación en la confección del programa, mandado en oportunidad, tuvimos que aconsejar á nuestros consocios se abstuvieran de tomar parte en dicho concurso, lo que fué oportuno, porque parece que han surjido, después de la distribución de los premios, reclamaciones que afectan la seriedad del mismo.

Ultimamente, una Comisión compuesta de los señores Arauda, Christophersen y vuestro presidente, se apersonó al Doctor Cárlos M. Morales para solicitar su intervención, al efecto de conseguir del señor Intendente Municipal se agreguen dos miembros de la Sociedad al Jurado del Concurso para Casas de Obreros, lo que hemos obtenido.

Hemos pedido, también, al señor Morales, se apresuren, las reuniones de la Comisión Municipal y de nuestro comisionado para el estudio del nuevo reglamento municipal de construcciones y que se tome en consideración la conveniencia de que los planos presentados á la Municipalidad para edificios que pasen de cierta sencillez, fueran firmados por arquitectos diplomados. Tuve ocasión de conversar últimamente con el Doctor Morales, que me aseguró haber gestionado estos asuntos con el señor Intendente Municipal.

Recurrimos también al director de Obras Públicas de la Municipalidad reclamando de la ordenanza sobre el ancho de las ochavas, dictada sin toda la meditación necesaria por la comisión municipal. El Dr. Morales, reconoció la justicia de nuestras observaciones y nos contestó que estaba oficiosamente autorizado á conceder un mínimun de cuatro metros, cada vez que el propietario cediera gratis el excedente de su terreno.

En reconocimiento de las condiciones personales del Dr. Morales y del concurso eficáz prestado por él á la edificación del municipio, se resolvió por aclamación, en asamblea general, nombrarlo miembro honorario de nuestra sociedad.

Pongo en conocimiento de los consocios que todavía lo ignorasen que se ha designado una comisión permanente, compuesta de los señores Juan A. Buschiazzo, Gustavo Dupare y Dr. Klappenbach, á la que pueden recurrir los profesionales y propietarios, para someterles las cuestiones de medianería en disidencia, comisión compuesta de hombres competentes en la materia, que pueden rendir grandes servicios, solucionando equitativamente y con rapidez, los numerosos casos de controversía que se presentan en casi toda edificación nueva.

Aprovecho la ocasión para dar las gracias á nuestro asesor letrado, el doctor Agustin Klappenbach, que nos ha ofrecido gratuitamente sus servicios profesionales y que siempre ha dedicado su tiempo con gran empeño, cada vez que se ha solicitado su concurso.

Durante el curso del año, se discutió la conveniencia para nuestro centro de tomar parte en las discusiones relativas á apertura de avenidas.

Es indiscutible que somos los principales interesados, y sin duda los qne tenemos mas razones para ser competentes en la materia, pero precisamente por ser interesada, era delicada nuestra intervención. La conferencia que proyectaba dar el Ingeniero señor Enrique Chanourdie, sobre este tema, nos ofreció una ocasión excepcional y le pedimos la diera bajo nuestro patrocinio, en lo que consintió gentilmente. Todos conocen el brillante resultado de esta interesante y documentada exposición, que ha abierto nuevos horizontes á la cuestión y que importa un paso importante que ha de conducir al más próximo día de la apertura de las avenidas. Me es grato felicitar al señor Chanourdie de parte de la Socieda Central, y agradecerle sinceramente por haberse dedicado al estudio de un problema de tanto interés, y cuya resolución es de suma urgencia.

Para terminar, tengo que lamentar la sensible pérdida que acabamos de sufrir en la persona de nuestro compañero y amigo Roger T. Conder, vocal de la Comisión Directiva que reemplazaba últimamente en sus funciones á nuestro Secretario, ausente en Europa. Era un trabajador que nunca rehusaba ocuparse de las tareas mas ingratas y propongo que en homenage á su memoria nos pongamos de pié.

Al dejar esta presidencia, debo expresar mi gratitud compañeros que me han acompañado en la Comisión Directiva y que tanto me han facilitado la tarea.

J. Dunant.

CONCURSOS

CONCURSO HOSPITAL DR. CARLOS DURAND



Las siguientes apreciaciones, que nos han sido hechas por el señor Christophersen á propósito del resultado del concurso de proyectos para el edificio del Hospital Dr. Cárlos Durand y la circunstancia de participar completamente de las ideas por él manifestadas, nos permiten decir, bajo la autoridad de su palabra, más ó menos lo que habríamos dicho por nuestra propia cuenta.

He aquí la opinión del Sr. Christophersen:

« Sin entrar á discutir la resolución del Jurado que ha dado en estos dias su fallo respecto al concurso de planos presentados

para la construcción del Hospital Durand, se ha puesto de nuevo en evidencia la necesidad de organizar los concursos en la forma que siempre ha mantenido la Sociedad Central de Arquitectos, es decir, en dos pruebas, (*Concours á 2 degrés*).

El Jurado del Concurso Hospital Durand sostiene que no acepta ninguno de los proyectos presentados por que no podrían llevarse á la práctica sin modificaciones fundamentales y resuelve se llame á nuevo concurso entre los autores de los 5 mejores proyectos.

En resumidas cuentas, sin premeditación, el mismo Jurado viene á establecer una segunda prueba.

La forma es deficiente, pero viene á confirmar la exactitud de las teorias del Concurso á dos pruebas, dividido en 1° y 2° grado, con la diferencia sustancial que, para asesorarse el jurado de lo que necesitaba conocer con el fin de extraer del conjunto de proyectos los 5 mejores, no hubiesen necesitado los autores de estos haber ejecutado infinidad de dibujos, detalles, etc., perdiendo un tiempo costoso y haciendo un excesivo esfuerzo material, cuando la idea fundamental fallaba por la base.

Corresponde consignar claramente en el programa, que la primera prueba debe ser « la idea » ó sea la distribución general del proyecto, sin exigir á los concurrentes mas documentos ni planos que los extrictamente necesarios para que el Jurado se forme un concepto de dicha *idea*.

Con este sistema es más facil atraer concurrentes á cualquier concurso, por cuanto el trabajo exigido para la primera prueba es infinitamente mas sencillo y menos oneroso y realizable en poco tiempo.

Si el concurrente tiene la poca suerte de ser eliminado del concurso al llegar á la primera prueba, ha perdido poco tiempo y dinero.

Si, en cambio, queda elejido para entrar entre los 4 á 5 al concurso definitivo de la segunda prueba, sus probabilidades de éxito son mayores y los 2 ó 3 premios que generalmente se distribuyen en cualquier concurso son más accesibles y probables ».

Alejandro Christophersen

Fallo del Jurado:

La trascripción que en seguida hacemos de las actas pertinentes del jurado, dán cuenta de la forma en que se ha solucionado éste concurso, que ha interesado á los profesionales durante los últimos meses:

En la ciudad de Buenos Aires á 21 de Julio de 1906 siendo las 5.30 p. m. se reunieron en la calle Maipú n. 12 los abajo suscritos miembros del Jurado constituido para la adjudicación de premios en el concurso de planos para el hospital Durand.

Después de un cambio de ideas y considerando que todos los proyectos han sido debidamente estudiados por el Jurado, y que las dudas que se habían suscitado sobre sus facultades han sido resueltas previa consulta á los Drs. Manrique y Ghiliani, abogados en la testamentaria del Dr. Cárlos Durand, se acordó dictar la seguiente resolución:

El Jurado no acepta ninguno de los proyectos presentados al concurso porque no podrían llevarse á la práctica sin modificaciones fundamentales y porque el costo de cualquiera de ellos excedería en mucho á la cantidad presupuestada. En consecuencia no adjudica los premios establecidos.

Al mismo tiempo el Jurado resolvió aconsejar que se realizara un nuevo concurso privado entre los autores de algunos de los proyectos presentados que á juicio del Jurado han sido mejor estudiados.

Como base principal se fijará una remuneración á cada uno de los proyectos que se elijan, cuyos autores acepten presentarse al nuevo concurso, en el cual se adjudicará además un premio al proyecto que se acepte por el Jurado.

Para fijar todas las condiciones de ese concurso y elejir los proyectos cuyos autores serán remunerados en la forma expresada, el Jurado acordó reunirse nuevamente el día 26 del corriente á las 6 p.m.

Con lo que terminó el acto.

J. A. Esteves — A, Arraga = Cárlos M. Morales — E.C. Agrelo — C. Massini

* * *

En siete de Agosto, siendo las 5 p.m. reunidos los miembros del Jurado al final firmados, resolvieron proceder á elegir los proyectos que debían incluirse con la resolución tomada en la sesión del 21 de Julio pp.do votándose en el órden siguiente:

Por el proyecto:	« UNIÓN » Unanimidad.
» »	« GERARDO » Drs. Arraga y Esteves.
» »	« LUX » Dr. Morales, Ing. Massini y Arqto Agrelo.
» »	« Salus » Dr. Morales, Ing. Massini y Arqto. Agrelo.

Se determinó asi mismo aconsejar fuese designada la suma de dos mil pesos m/n á cada uno de los autores de los proyectos designados, siempre que concurran al nuevo concurso, debiendo modificar los planos del hospital Durand con arreglo á las bases que este jurado indicará.

Para este último objeto el jurado resuelve reunirse el jueves 16 del corriente á las 5 p. m.; con lo que terminó el acto firmando los presentes.

J. A. Esteves, A. Arraga, Carlos Massini Carlos M. Morales, E. C. Agrelo

NECROLOGÍA

ROGER THOMAS CONDER

† EL 13 DE JULIO DE 1906

La S. C. de A. ha perdido á uno de sus miembros más apreciados con el fallecimiento inesperado de su socio D. Roger Thomas Conder, ocurrido el 13 del pasado mes de Julio.

El arquitecto Conder, que contaba solamente 52 años de edad, residía en el país desde el año 1889.

Era « Fellow » del « Instituto Real de Arquitectos Británicos », cuyo instituto habíalo premiado, en 1881, con la « Soane Medallón » constituido por una medalla de plata y 50 libras esterlinas.

Al llegar á la República Argentina, el Arquitecto Conder se radicó en el Rosario de Santa Fé donde, en sociedad con D. E. L. Conder, dirigieron la ejecución de numerosas estaciones y otras obras para la empresa del Central Argentino y algunos particulares.

En 1898, ambos se trasladaron á esta Capital llamados para dirigir la construcción del edificio del « Central Argentine Buildings » (Bme. Mitre, entre Paseo de Julio y 25 de Mayo), radicándose desde entonces aquí.

El arquitecto Roger T. Conder era miembro de la comisión directiva de la S. C. de A. que presidía el señor Dunant, habiendo desempeñado el cargo de secretario de la misma durante la ausencia del señor Paul B. Chambers.

Nos asociamos al sentimiento que su prematuro fin ha causado en el seno de sus numerosos colegas y amigos.

MISCELANEA

El arquitecto Sr. Cárlos Altgelt — Nos complacemos en dar la bienvenida al arquitecto D. Cárlos Altgelt, quien despues de una ausencia de dos años, acaba de regresar de su viaje de estudio por Alemania.

LICITACIONES

Ministerio de Obras Públicas

Dirección Gral. de Arquitectura

Septiembre 22 — Obras de ensanche del edificio que ocupa la Biblioteca Nacional.

Octubre 11 — Obras de reparación y ampliación en el edificio de la Escuela de Agricultura de Belleville (Córdoba)

Id 16 — Construcción de un edificio de cemento armado destinado á Instituto Nac. Bacteriológico en la Chacarita.

Dirección Gral. de Contabilidad

Octubre 30 — Provisión de la parte metálica del puente sobre el rio Mendoza, en Palmira.

Dirección Gral. de Ob. Hidráulicas

Noviembre 10 — Provisión de un balizador.

Ministerio de Hacienda

Septiembre 26 — Provisión de: 3000 toneladas rieles de 37 kg. — 8800 pares eclisos — 52.800 tornillos c/tuercas — 52.800 anillos de resorte, de 0.042 — 264.000 tirafondos de 0.35.

(Ver detalles especificativos de esta licitación, en el testo del N. 228-229 de esta Revista.)

Varias

Setiembre 28 — Provisión de un motor eléctrico y pacificadora mecánica para la Colonia Nacional de Alienados.

Concurso de planos

Comisión Nacional de Caridad y Beneficencia Pública de Montevideo

Proyecto de edificio para un Asilo de Expósitos y Huérfanos

Llámase á concurso para la presentación de proyectos para la construcción de un edificio destinado á Asilo de Expósitos y Huérfanos en Montevideo (Punta Carretas) de acuerdo con las bases que están á disposición de los interesados, en Montevideo, en la Secretaria General de la Corporación calle Rincón Nº 23 todos los dias hábiles de 12 a. m. á 5 p. m. y en Buenos Aires en el Consulado General de la República Oriental del Uruguay.

Los proyectos deberán presentarse en cualquiera de los locales prenombrados antes del 14 de Diciembre próximo.

Montevideo, Junio 14 de 1906 — *La Dirección.*

PRECIOS DE OBRAS Y DE MATERIALES
DE CONSTRUCCIÓN

Tirantes de acero: Perfiles menores de 28...........	$ oro	50.00
Desde el 30 hasta al 40..........	,,	60.00

MOVIMIENTOS DE TIERRA

		Pesos m/n	
Escavaciones: Cimiento sin trasporte..............	M³	0.80 a	1.00
Id. y sótano con trasporte fuera de la obra..	,,	1.75	2.00
Desmonte con trasporte..............	,,	1.50	1.75
Pozo hasta el agua, según diametro sin trasporte..		2.00	3.00
Tabiques de ladrillos huecos con revoques de ambas partes..................	M²	4.50	6.00

ALBANILERIA

Mampostería: Ladrillos media cal, asentados en barro	M³	9.50	11.00
id. de cal id. id.	,,	12.00	14.00
id. id. asentados en buena mezcla	,,	16.00	18.00
id. de maquina con mezcla adicionada de una parte tierra romana..	,,	30.00	35.00
de granito..........................	,,	100.00	150.00

CEMENTO ARMADO

Tanques, depósitos, piletas, etc., calculado por su capacidad............................	M³		50.00
Azoteas, tabiques lisos............................	M²	8.00	10.00

ENTREPISOS

Bovedillas simples con tirantes de acero Nº 12	,,	6.50	7.50
dobles id. id. id.	,,	7.75	8.25
de una hilada de plano id id I Nº 14	,,	7.50	8.00
de dos id. id id id	,,	8.00	8.75
de una id. (con tirantes Nº 16)	,,	10.00	10.50
de dos id. (id.)	,,	10.50	11.00

ASFALTO HIDRÓFUGO

Capa vertical con una hilada de ladrillos de canto.	,,	1.50	1.80
Id. horizontal..................................	,,	1.00	1.50
Id. impermeable [caucho] edificio nuevo, esp. 0m01	,,	1.70	
Id. id id id viejo, id	,,	1.80	2.00
Pisos en general por 0m01 de esp..................	,,	1.00	
Rejuntado de adoquinado de granito..............	,,	0.90	
Id. id id ordinario chico	,,	1.20	

TECHOS

Techos de azotea, tirantes de acero I Nº 14, bovedillas 2 hiladas, baldozas extranjeras......	,,	9.00	10.00
id. id. con tirantes Nº 16..............	,,	11.00	11.50
de azotea con tirantes madera dura 3 x 9, alfajias 1 x 3 dos hiladas de ladrillos y baldozas..................................	,,	8.00	8.50
de hierro galvanizado, de canaleta, tirantes de pino tea 3 x 6 y una hilada de ladrillos	,,	6.50	7.00
id id. 3 x 9 id.	,,	7.00	7.50
De madera dura 3 x 9......................	,,	8.00	7.00
De pizarra, comprendiendo armadura y cabriadas de pino tea...	,,	12.00	16.00
id. id. id. de hierro...	,,	14.00	18.00

REVOQUES

Revoques lisos interiores..........................	,,	0.80	1.00
de patio..................................	,,	1.50	2.00
de vestíbulos, entradas, con zócalo y espejos...	,,	2.00	2.50
de vestíbulos, entradas, pilares y adornos	,,	4.00	5.00
de frentes, común, con adornos............	,,	2.00	6.00
id. imitación piedra id. id.......	,,	4.00	12.00

PISOS

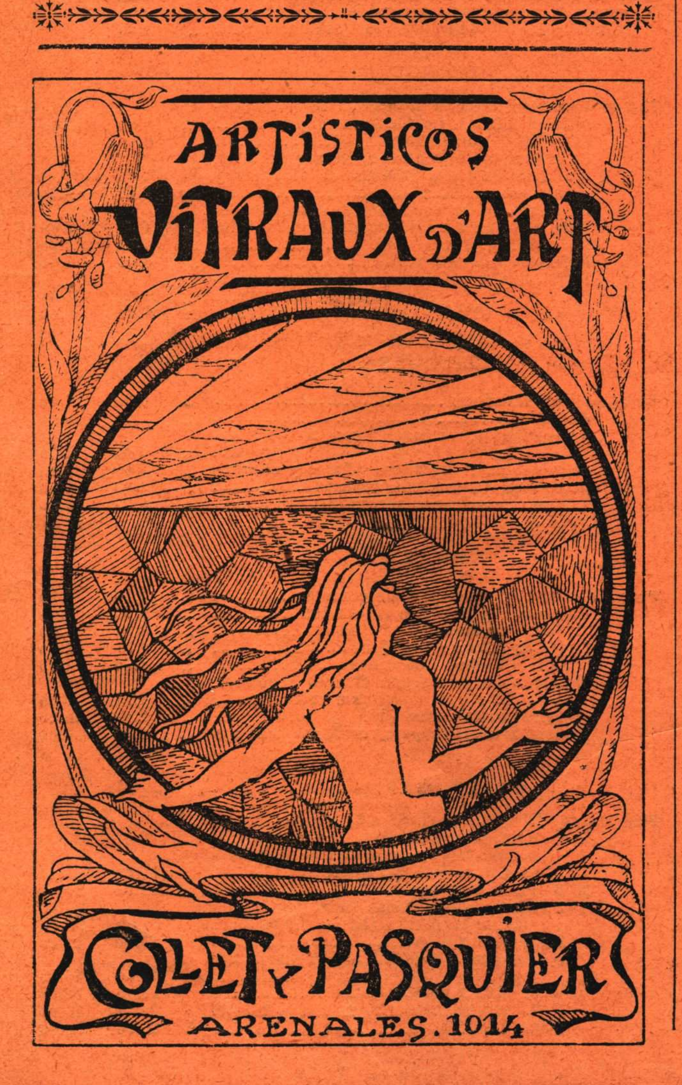
Pisos de concreto, contrapiso de cascotes..........	,,	3.00	3.50
Baldosas del país con colocación..........	,,	2.75	3.00
id. de Marsella id	,,	3.75	4.00
Ladrillos comunes de plano..................	,,	1.75	2.00
id. id. de canto................	,,	2.50	2.75
Mosaicos del país según dibujos y colores, sin colocación...	,,	2.75	6.00
id. extranjeros id. id. ...	,,	8.00	20.00
Piedras artificiales para veredas y pisos s/c.	,,	3.00	4.00

CARPINTERIA

Pino blanco: Nº 1 Puerta vidriera 2 hojas, espesor 2 pulg. con banderola, marco algarrobo, postigos y contramarco interiores de 1.20 x (3.25 a 3.50)................	50.00	55.00
Nº 2 id. 1.10 x 3.00........................	45.00	50.00
3 Puertas con celosias correspondientes de hojas 1.20 x (3.25 a 3.50)......	90.00	95.00
4 id. 1.40 x 3.00..........................	85.00	88.00
5 Ventanas, 2 hojas id. id. Luz 1.20 x (2,45 a 2.70)...	38.00	45.00
6 id. 1.30 x 2.30..........................	34.00	58.00
7 id. con celosias 1.20 x (2.45 a 2.70)..	70.00	75.00
8 id. 1.10 x 2.30..........................	66.00	70.00



JUAN WEISCHINGER
HUMISTA INDUSTRIAL
Calle Tres Esquinas 1053-73
BARRACAS AL NORTE
CALORIFEROS
de todos sistemas para
TEATROS, HOTELES, ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES, etc. etc.
Fabricación de piezas refractarias especiales
ESPECIALIDAD
en CHIMENEAS de MATERIAL
HORNOS DE TODOS SISTEMAS
Planos y Presupuestos



ARTÍSTICOS
VITRAUX D'ART
COLLET Y PASQUIER
ARENALES. 1014